* Année 1953. — N° 105 A. N. Le Numéro : 45 francs. Dimanche 13 Décembre 1953. *

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET RÉPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER 800 fr. ; ÉTRANGER : 2.100 fr.
(*Compte chèque postal :* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

2e LÉGISLATURE

SESSION DE 1953 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 210e SÉANCE

1re Séance du samedi 12 décembre 1953.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 6554).

2. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, d'une proposition de résolution (p. 6554).

3. — Sauvegarde de la vie humaine en mer et habitabilité à bord des navires. — Adoption sans débat, en deuxième lecture, d'un projet de loi (p. 6554).

4. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1954. — Travaux publics, transports et tourisme. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6557).

MM. Penoy, Sibué, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; le président.

Art. 1er, état A (suite).

Chap. 31-01 (*suite*).

Amendement de M. Penoy: M. Penoy. — Retrait.

Amendement de M. Marcel Noël: MM. Marcel Noël, Chastellain, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Retrait.

Amendement de M. Alcide Benoit: MM. Alcide Benoit, le ministre des travaux publics.

Rappel au règlement: MM. Dufour, le président.

Scrutin sur l'amendement de M. Alcide Benoit. — Rejet.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-02. — Adoption.

Chap. 31-11.

Amendement de M. Barthélemy: MM. Barthélemy, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Amendement de M. Levindrey: MM. Levindrey, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Amendement de M. Penoy: MM. Penoy, de Villeneuve, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 31-12.

MM. Valentino, le ministre des travaux publics.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-13.

Amendements de M. Marcel Noël, de M. Faraud, de M. Levindrey, de M. Penoy, de M. Mondon: MM. Marcel Noël, le ministre des travaux publics, Faraud, Penoy, Coutant, Nisse, Michel Jacquet. — Adoption.

Demande de rétablissement du crédit prévu par le Gouvernement: MM. le ministre des travaux publics, le rapporteur. — Adoption.

Amendement de M. Alcide Benoit: MM. Alcide Benoit, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre au chiffre prévu par le Gouvernement, modifié par les amendements adoptés.

Chap. 31-14.

Amendement de M. Marcel Noël: MM. Marcel Noël, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Amendement de M. Levindrey: MM. Levindrey, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Amendements de M. Penoy, de M. Mondon, de M. de Villeneuve: MM. Penoy, Michel Jacquet, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 31-15.

Amendements de M. Dufour, de M. Levindrey, de M. Penoy: MM. Dufour, Penoy, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Chap. 31-16.

MM. Valentino, Gaumont, de Villeneuve, le ministre des travaux publics.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-17.

Amendements de M. Midol, de M. Levindrey, de M. Penoy: MM. Midol, Coutant, Penoy, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 31-18. — Adoption.

Chap. 31-31.

Amendement de M. Schaff: M. Penoy.

MM. Regaudie, président de la commission des moyens de communication et du tourisme, le ministre des travaux publics.

Adoption de l'amendement de M. Schaff.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 31-41.

MM. Guérard, le ministre des travaux publics.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-42.

MM. Penoy, le président de la commission des moyens de communication.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-51.

Amendement de M. Barthélemy: M. Barthélemy. — Adoption.

Adoption du chapire modifié.

Chap. 31-52. — Adoption.

Chap. 31-53.

Amendement de M. Gabelle: Mme Francine Lefebvre, M. le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 31-61.

MM. le rapporteur, le ministre des travaux publics.

Le chapitre 31-61 est réservé, ainsi que les chapitres 31-91 et 33-91.

Chap. 32-91. — Adoption.

Chap. 33-92.

Amendements de M. Dufour, de M. Levindrey, de M. Penoy: MM. Dufour, Levindrey, Penoy, le ministre des travaux publics, le rapporteur. — Adoption.

Amendement de M. Marcel David tendant au rétablissement du crédit prévu par le Gouvernement: MM. le rapporteur pour avis, le ministre des travaux publics, le rapporteur. — Adoption.

Adoption du chapitre avec le chiffre prévu par le Gouvernement, modifié par les amendements adoptés.

Chap. 34-01 et 34-11. — Adoption.

Chap. 34-12.

Amendement de M. Penoy: MM. Penoy, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 34-13.

Amendements de M. Barthélemy, de M. Levindrey, de M. Penoy, de M. Mondon: MM. Barthélemy, Levindrey, Penoy, Michel Jacquet. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 34-14.

Amendements de M. Penoy, de M. Coutant, de M. Gaumont: MM. Penoy, Coutant, Gaumont, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 34-31. — Adoption.

Chap. 34-41.

MM. Chassaing, le ministre des travaux publics, Penoy, Anthonioz, le rapporteur, le rapporteur pour avis.

Adoption du chapitre.

Chap. 34-51 et 34-52. — Adoption.

Chap. 34-61. — Réservé.

Chap. 34-91, 34-92 et 34-93. — Adoption.

Chap. 35-21 et 35-31. — Réservés.

Chap. 35-32.

M. Valentino.

Amendement de M. de Villeneuve: MM. de Villeneuve, le ministre des travaux publics, Valentino. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 35-33.

Amendement de M. Michaud: MM. Penoy, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 36-21.

Amendement de M. Faraud: MM. Faraud, le ministre des travaux publics, Anthonioz. — Adoption de l'amendement modifié.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 36-22 à 42-91. — Adoption.

Renvoi de la suite du débat à la prochaine séance.

5. — Ordre du jour (p. 6575).

PRESIDENCE DE M. GASTON PALEWSKI,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la troisième séance du 11 décembre a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Delbez, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à secourir les sinistrés du département de l'Hérault.

La proposition sera imprimée sous le n° 7454, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 3 —

SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET HABITABILITE A BORD DES NAVIRES

Adoption sans débat, en deuxième lecture, d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 36 du règlement, en deuxième lecture, du projet de loi sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance (n°s 6530 rectifié, 7354).

Je rappelle qu'aux termes de l'article 20 de la Constitution, l'Assemblée nationale statue définitivement et souverainement sur les seuls amendements proposés par le Conseil de la République en les acceptant ou en les rejetant en tout ou en partie.

Je vais donc appeler l'Assemblée à se prononcer sur les conclusions de la commission portant sur les articles amendés par le Conseil de la République.

[*Article 1er.*]

M. le président. La commission propose, pour l'article 1er, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 1er. — Pour l'application de la présente loi, est considéré:

« Comme navire, tout bâtiment ainsi que tout engin flottant, tel que drague, porteur, citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire;

« Comme navire à passagers, tout navire transportant plus de douze passagers. »

Je mets aux voix l'article 1er ainsi rédigé.

(*L'article 1er, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 3.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 3, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 3. — Des décrets pris sur le rapport du ministre chargé de la marine marchande déterminent les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires pour la délivrance des titres de sécurité visés à l'article 2 de la présente loi, notamment en ce qui concerne:

« 1° La construction (cloisonnement et stabilité, prévention contre l'incendie, détection et extinction de l'incendie);

« 2° Les installations électriques;

« 3° Les appareils propulsifs et les appareils auxiliaires;

« 4° Les moyens de sauvetage (embarcations, radeaux, engins);

« 5° La radiotélégraphie et la radiotéléphonie;

« 6° Les instruments et documents nautiques;

« 7° Le nombre maximum de passagers à embarquer;

« 8° L'habitabilité et l'hygiène;

« 9° Le service médical et sanitaire du bord, du point de vue tant du personnel que du matériel;

« 10° Les conditions de chargement et d'arrimage des grains et des marchandises dangereuses. »

Je mets aux voix l'article 3 ainsi rédigé.

(*L'article 3, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 4.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 4, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 4. — La délivrance des titres de sécurité est subordonnée à l'examen du navire avant sa mise en service. Ces titres sont valables pendant une période d'une année, sauf le certificat de sécurité pour le matériel d'armement qui est valable pendant deux ans. A l'expiration de leur validité, les titres de sécurité doivent être renouvelés.

« Pour permettre au navire d'achever un voyage, ses titres de sécurité peuvent être prorogés, par l'autorité maritime ou consulaire, d'un mois au plus si le navire se trouve dans un port de France métropolitaine ou d'Algérie lorsque les titres viennent à expiration, de cinq mois au plus si le navire se trouve dans un autre port. La prorogation peut être demandée avant le départ pour un voyage, si l'armateur prévoit que les titres cesseront d'être valables au cours de ce voyage. »

Je mets aux voix l'article 4 ainsi rédigé.

(*L'article 4, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 7.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 7, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 7. — Une commission centrale de sécurité siège auprès du ministre chargé de la marine marchande.

« Cette commission est saisie pour approbation par l'armateur, lors de la construction ou la refonte d'un navire, ou avant la francisation d'un navire acheté à l'étranger, des plans et documents énumérés par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

« Tous appareils ou engins de sécurité présentés à l'homologation, toute installation, tout dispositif ou appareil dont le fabricant ou l'armateur désire faire reconnaître l'équivalence avec une installation, un dispositif ou un appareil réglementaire, sont soumis à la commission centrale de sécurité.

« Celle-ci peut être consultée par le ministre chargé de la marine marchande sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à l'habitabilité des navires de commerce, de pêche ou de plaisance et généralement sur toute question relative à l'application de la présente loi.

« La composition et le fonctionnement de la commission centrale de sécurité sont fixés par décret en conseil d'Etat sur le rapport du ministre chargé de la marine marchande. »

Je mets aux voix l'article 7 ainsi rédigé.

(*L'article 7, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 7 bis.]

M. le président. La commission propose d'accepter la disjonction prononcée par le Conseil de la République pour l'article 7 *bis* qui était ainsi conçu:

« Art. 7 *bis*. — Pour les navires en construction, ou en transformation, l'armateur soumettra pour avis, aux organisations syndicales intéressées, avant et pendant l'exécution des travaux, les plans de locaux d'habitation projetés et les plans se rapportant à l'habitabilité des locaux de travail tels que: aération du compartiment des machines et chaufferies, chauffage de la passerelle. Il en sera de même, avant leur acquisition, pour les navires achetés à l'étranger.

« A dater de la réception des documents, un délai d'un mois est accordé aux organisations syndicales intéressées pour donner leur avis. »

Je mets aux voix la proposition de la commission.

(*Cette proposition, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. En conséquence, l'article 7 *bis* demeure disjoint.

[*Article* 13.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 13, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 13. — Dans chacun des ports désignés par le ministre chargé de la marine marchande et sous l'autorité de l'administrateur de l'inscription maritime, un ou plusieurs inspecteurs de la navigation et du travail maritimes sont chargés, outre les autres fonctions qui peuvent leur être confiées, de la surveillance générale de la sécurité de la navigation maritime. Ils vérifient que les prescriptions de la présente loi et des règlements pris pour son application sont respectées. Ils ont libre accès à bord de tout navire présent dans le port chaque fois qu'ils le jugent utile. Ils dressent procès-verbal de toute infraction aux prescriptions en vigueur.

« Un inspecteur mécanicien de la marine marchande peut être adjoint par l'administrateur de l'inscription maritime à l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, pour procéder spécialement aux vérifications qui concernent les appareils propulsifs et les auxiliaires.

« Des inspecteurs relevant du ministre des postes, télégraphes et téléphones exercent, sous l'autorité de l'administrateur de l'inscription maritime et dans les condition fixées par les deux ministres intéressés, la surveillance du matériel radioélectrique et des appareils de navigation relevant de la technique des télécommunications. Cette surveillance s'étend au matériel dont l'installation à bord n'est pas obligatoire; elle a alors pour objet de vérifier que les installations ne constituent pas un danger pour l'équipage ou pour le navire. »

Je mets aux voix l'article 13 ainsi rédigé.

(*L'article 13, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 14.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 14, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 14. — Avant de quitter un port français, tout navire français est soumis à une visite de partance.

« Cette visite a pour objet de constater que le navire se trouve, d'une manière générale, dans de bonnes conditions de navigabilité et que les mesures conformes aux dispositions de la présente loi et des règlements intervenus pour son application sont prises pour assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées.

« Elle est faite par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, qui peut être assisté, s'il y a lieu, d'un ou plusieurs experts désignés par l'administrateur de l'inscription maritime parmi les membres de la commission de visite de mise en service.

« L'inspecteur de la navigation et du travail maritimes peut interdire ou ajourner, jusqu'à l'exécution de ses prescriptions, le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour tout autre motif prévu par la présente loi ou les règlements pris pour son application, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées. Les motifs de l'interdiction ou de l'ajournement sont notifiés immédiatement, par écrit, au capitaine. Si celui-ci refuse de s'y soumettre, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes requiert, en vue d'empêcher le départ, les divers services chargés d'expédier le navire ou d'autoriser sa sortie du port.

« Si l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes constate une infraction à la présente loi ou aux règlements pris pour son application, sans qu'il y ait nécessité d'interdire ou d'ajourner le départ, il peut ordonner, avec les délais nécessaires, l'exécution de toute mesure tendant à faire respecter les dispositions en vigueur. Si le capitaine ou l'armateur forme un recours en vertu de l'article 20 de la présente loi, les délais d'exécution courent de la date de la notification de la décision de la commission de contre-visite prévue au même article. »

Je mets aux voix l'article 14 ainsi rédigé.

(*L'article 14, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

[*Article* 16.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 16, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 16. — Lorsqu'il est saisi d'une réclamation de l'équipage, relative soit aux conditions de navigabilité ou de sécurité, soit à l'habitabilité, à l'hygiène ou aux approvisionnements, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes procède, dans le plus bref délai, à une visite du navire. Il examine le bien-fondé de la réclamation et prescrit, le cas échéant, les mesures nécessaires.

« Il peut être assisté d'un ou de plusieurs experts désignés par l'administrateur de l'inscription maritime parmi les membres de la commission de visite de mise en service.

« La réclamation doit être adressée par écrit à l'administrateur de l'inscription maritime, être motivée, signée par un délégué ou par trois membres de l'équipage et déposée en temps utile pour que le départ du navire ne soit pas retardé. »

Je mets aux voix l'article 16 ainsi rédigé.

(*L'article 16, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 18.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 18, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 18. — Les navires français possédant la première cote d'une société de classification spécialement agréée à cette fin par décret pris sur le rapport du ministre chargé de la marine marchande, après avis du conseil supérieur de la marine marchande, peuvent être dispensés des visites prévues aux articles 8, 9 et 10 de la présente loi sur les points seulement qui ont fait l'objet de visites, de constatations ou d'épreuves de la part de cette société.

« L'agrément ne peut être donné à une société de classification que si elle est en mesure de faire vérifier, par des experts qualifiés, l'application des règlements français. Cette vérification est sanctionnée par l'attribution au navire d'une attestation spéciale de la société de classification. »

Je mets aux voix l'article 18 ainsi rédigé.

(*L'article 18, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 20.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 20, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 20. — Peuvent former un recours:

« Le capitaine à qui l'autorisation de départ a été refusée;

« Le capitaine, ou l'armateur, qui juge excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes;

« Le délégué ou les trois membres de l'équipage dont la réclamation, faite au titre de l'article 16 de la présente loi, n'a pas reçu satisfaction.

« Le recours est formé dans les quinze jours auprès de l'administrateur de l'inscription maritime, qui peut transmettre le dossier, pour instruction et décision, à un autre port de France métropolitaine, d'Algérie ou des départements d'outre-mer, dans lequel se rend le navire.

« Il est procédé, dans les vingt-quatre heures du recours ou de l'arrivée du navire au port chargé de l'instruction, à une contre-visite par une commission présidée par l'administrateur de l'inscription maritime. La composition et le fonctionnement de la commission de contre-visite sont fixés par un décret en conseil d'Etat.

« La commission de contre-visite entend l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes et l'auteur du recours, mais conclut hors de leur présence.

« L'administrateur de l'inscription maritime statue conformément aux conclusions de la commission. »

Je mets aux voix l'article 20 ainsi rédigé.

(*L'article 20, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 21.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 21, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 21. — Les décisions prises en application de l'article 7 de la présente loi peuvent être portées devant le ministre chargé de la marine marchande, dans un délai de quinze jours francs, à compter de la notification de la décision attaquée.

« Il en est de même des décisions prises en application des articles 8, 9 et 20 de la présente loi, lorsqu'elles concernent des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à cinquante tonneaux.

« Sont admis à saisir le ministre:

« L'armateur, dans tous les cas;

« Le constructeur, si la décision attaquée a été prise avant la livraison du navire, soit par la commission centrale de sécurité, soit par la commission de visite de mise en service;

« Le délégué, ou trois membres de l'équipage, dont la réclamation, faite au titre de l'article 16 de la présente loi, a été rejetée sur recours formé par application de l'article 20 ci-dessus.

« Le ministre statue après avis d'une commission supérieure, dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret en conseil d'Etat.

« L'auteur du recours au ministre, ou son délégué, est admis, s'il le demande, à présenter ses observations devant la commission.

« Le recours administratif prévu au présent article n'est suspensif que s'il en est ainsi décidé par le ministre. »

Je mets aux voix l'article 21 ainsi rédigé.

(*L'article 21, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 26.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 26, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 26. — Sauf le cas prévu à l'alinéa 2 du présent article, est puni d'une amende de 50.000 francs à 1 million de francs, tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions de la présente loi ou celles des règlements pris pour son application.

« Est puni d'une amende de 100.000 francs à 2 millions de francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été refusé, retiré ou suspendu. Toutefois, si la validité du certificat ou du permis de navigation vient à expiration en cours de traversée, la validité de ce certificat ou permis est réputée prorogée jusqu'au prochain port où aborde le navire.

« Le capitaine qui a commis l'une des infractions prévues et réprimées au présent article est passible des mêmes peines. Le maximum de la peine est toutefois réduit au quart s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire.

« Est puni de trois à six jours de prison et de 1.200 francs à 6.000 francs d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en produisant sciemment des allégations inexactes.

« Dans les territoires où circule une monnaie libellée en franc autre que le franc métropolitain, le montant des amendes résulte de la conversion en monnaie locale, sur la base de la parité en vigueur à la date de la condamnation, des sommes en francs métropolitains indiquées aux alinéas précédents du présent article. »

Je mets aux voix l'article 26 ainsi rédigé.

(*L'article 26, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 30.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 30, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 30. — Les membres non fonctionnaires des commissions de visite reçoivent une rétribution dont le montant est fixé par décret sur le rapport du ministre chargé de la marine marchande, du ministre des finances et des affaires économiques.

« Ils ne sont pas assujettis, en raison de leurs fonctions, à la contribution des patentes. »

Je mets aux voix l'article 30 ainsi rédigé.

(*L'article 30, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 31.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 31, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 31. — Les visites prescrites par la présente loi donnent lieu à la perception de taxes dont le montant est fixé par un arrêté pris conjointement par le ministre chargé de la marine marchande, le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre des affaires étrangères.

« La taxe à percevoir est à la charge de l'armateur, sauf s'il s'agit d'une visite faite à la suite d'une réclamation de l'équipage non reconnue fondée. »

Je mets aux voix l'article 31 ainsi rédigé.

(L'article 31, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.)

[*Article* 33.]

M. le président. La commission propose, pour l'article 33, d'accepter le texte amendé par le Conseil de la République.

Ce texte est ainsi conçu:

« Art. 33. — L'effectif du personnel de tout navire français doit être tel que, du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

« Cet effectif est fixé sur la proposition de l'armateur par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes du port où le navire prend armement, compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation.

« Il peut être revisé sur la demande de l'armateur ou du capitaine, sur la réclamation écrite et motivée d'un délégué ou de trois membres de l'équipage:

« 1° Après trois mois d'exploitation pour les navires armés au cabotage, après six mois d'exploitation pour les navires armés au long cours;

« 2° Lors du renouvellement du permis de navigation;

« 3° A toute époque, si les éléments qui ont servi de base à sa fixation viennent à être modifiés.

« Les auteurs de la demande de revision peuvent, dans le délai de quinze jours, former un recours administratif contre la décision de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes devant la commission de contre-visite prévue à l'article 20 ci-dessus. Cette commission, présidée par l'administrateur de l'inscription maritime, entend l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, le capitaine et les représentants de l'équipage. Ceux-ci peuvent, les uns et les autres, être assistés de conseils de leur choix. L'administrateur de l'inscription maritime statue conformément aux conclusions de la commission.

« Les décisions de l'administrateur de l'inscription maritime peuvent être portées par les intéressés dans un délai de quinze jours devant le ministre chargé de la marine marchande qui statue, après consultation d'une commission supérieure des effectifs dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret en conseil d'Etat ».

Je mets aux voix l'article 33 ainsi rédigé.

(L'article 33, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. Marcel Noël. Le groupe communiste s'abstient.

(L'ensemble du projet de loi, mis aux voix, est adopté.)

— 4 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1954 TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) pour l'exercice 1954 (nos 6767, 7122, 7162, 7364, 7453).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat:

Commission des moyens de communication, cinq minutes;

Gouvernement, trente-trois minutes;

Groupe socialiste, vingt et une minutes;

Groupe communiste, treize minutes;

Groupe d'union républicaine et d'action sociale, dix minutes;

Groupe républicain radical et radical-socialiste, vingt et une minutes;

Groupe des républicains indépendant, quinze minutes;

Groupe indépendant paysan, douze minutes;

Groupe indépendant d'action républicaine et sociale, dix minutes;

Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et des indépendants de gauche, sept minutes;

Groupe des indépendants d'outre-mer, quatre minutes;

Groupe des républicains progressistes, une minute;

Isolés, une minute.

La commission des finances et le groupe du mouvement républicain populaire ont épuisé leur temps de parole.

M. René Penoy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Hier soir, M. le président de séance a déclaré qu'il se montrerait libéral pour la discussion des amendements, car les motions préjudicielles présentées précédemment ont provoqué par deux fois le renvoi de ce budget. En fait, les temps de parole sont presque épuisés avant que l'examen réel du budget ait commencé.

Devant défendre des amendements au nom de mon groupe et m'engageant à intervenir brièvement, je vous demande, monsieur le président, de bien vouloir m'accorder le temps de parole nécessaire.

M. le président. Si je suis tenu par les engagements de mon prédécesseur, je le suis encore davantage par les décisions de la conférence des présidents.

Sous cette réserve, mon cher collègue, je prends note de votre observation.

M. Louis Sibué, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Monsieur le président, je présente la même requête au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. le président. Au nom du bureau tout entier, je vous fais la même réponse. *(Sourires.)*

M. le rapporteur pour avis. Nous pouvons citer des exemples de discussions budgétaires qui ont duré le double du temps prévu. Nous n'irons pas aussi loin.

M. le président. Nous devons, non pas suivre les mauvais exemples, mais essayer d'en donner de meilleurs. *(Sourires.)*

L'Assemblée voudra sans doute commencer la discussion malgré l'absence d'un représentant de la commission des finances. *(Assentiment.)*

[*Article* 1er (suite).]

ETAT A *(suite).*

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a commencé l'examen du chapitre 31-01 de l'état A dont je rappelle les termes:

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 270.531.000 francs. »

M. Penoy a présenté un amendement tendant à réduire de 27.053.100 francs le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. J'ai défendu mon amendement hier soir, monsieur le président.

Compte tenu des déclarations de M. le ministre des travaux publics, je le retire.

M. le président. L'amendement de M. Penoy est retiré.

M. Marcel Noël a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-01.

La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Pour contribuer à la constitution initiale d'un corps d'administrateurs civils, conformément à l'ordonnance du 9 octobre 1945 modifiée par la loi du 7 octobre 1946, il pouvait être fait appel aux fonctionnaires supérieurs appartenant, au 31 décembre 1945, au cadre supérieur des administrations centrales.

L'article 10 de la loi du 31 décembre 1948 a fixé la date du 1er mars 1949 pour l'application du texte précité, sauf dispositions législatives spéciales.

Cet article n'arrête pas systématiquement toutes les intégrations, mais il oblige désormais à n'en prononcer de nouvelles que sur autorisation spéciale donnée par le législateur. La possibilité de nouvelles intégrations reste donc ouverte. Celles-ci devront être décidées par une loi et non pas par les ministres.

C'est ainsi que, l'an passé, le Parlement insérait, dans la loi budgétaire du ministère de la santé publique, une disposition permettant à certains fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale de bénéficier des dispositions de l'article 13 de l'ordonnance du 9 octobre 1945.

C'est une mesure du même ordre qui est demandée actuellement en faveur des cadres supérieurs des administrations centrales du ministère des travaux publics non intégrés administrateurs civils et nommés agents supérieurs.

Le taux moyen d'intégration, dans toutes les administrations centrales et assimilées, s'est établi à 77 p. 100 et même à 97 p. 100 au ministère des finances. Le taux au ministère des travaux publics n'est que de 55 p. 100. Or, le niveau des

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

concours de rédacteur de ce ministère étant en tous points comparable à celui des concours de rédacteur des autres administrations centrales, une telle différence de traitement ne se justifie pas.

Afin d'en terminer une fois pour toutes avec cette injustice, il est nécessaire de procéder à un inventaire destiné à permettre de nommer administrateurs civils ceux des fonctionnaires qui, appartenant au cadre supérieur à la date du 31 décembre 1945, avaient vocation à cette nomination.

Tel est le sens de notre amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Jacques Chastellain, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Il est exact que la proportion des agents supérieurs intégrés dans le corps des administrateurs civils est plus faible au ministère des travaux publics que dans les autres administrations centrales.

Mais je crois savoir qu'hier soir l'Assemblée a introduit dans le budget des charges communes une disposition qui permettra de nouvelles intégrations.

Je donne à M. Marcel Noël l'assurance que je suivrai la question de près en ce qui concerne mon département.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Marcel Noël ?

M. Marcel Noël. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Alcide Benoit a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-01.

La parole est à M. Alcide Benoit.

M. Alcide Benoit. Mesdames, messieurs, le temps trop court qui nous est attribué pour présenter nos observations ne me permet pas de rappeler les récents mouvements de grève du mois d'août.

Toutefois, nul ne peut contester que la politique de réaction sociale poursuivie par les gouvernements qui se sont succédé depuis 1947, le refus de satisfaire les demandes légitimes des travailleurs tendant à l'amélioration de leur pouvoir d'achat, le refus de convoquer la commission supérieure des conventions collectives, les décrets-lois, ont imposé aux salariés de la fonction publique, des entreprises nationalisées et du secteur privé une situation telle qu'ils ont été mis dans l'obligation de recourir à la grève pour sauvegarder leurs conditions d'existence.

Les cheminots, dans leur immense majorité, ont mené cette action dans l'unité pendant une quinzaine de jours.

Le Gouvernement ne peut nier son entière responsabilité dans le conflit. C'est si évident que M. le président du conseil lui-même a dû reconnaître que les revendications étaient justifiées, tout en refusant de les satisfaire.

Ce n'est pas l'attribution de l'indemnité dégressive aux titulaires des salaires les plus bas qui peut être considérée comme satisfaisante.

Aussi, la décision gouvernementale de retenir le salaire correspondant aux journées de grève aggrave considérablement la situation déjà précaire de la majorité des cheminots.

Sans doute, le Gouvernement, en agissant ainsi, a-t-il pensé prendre une revanche. En effet, sans la trahison des dirigeants nationaux F. O., C. F. T. C. et autonomes, il eût dû accorder satisfaction aux revendications formulées.

Quelle erreur, ou plutôt, quel cynisme! Les travailleurs ne font jamais la grève pour la grève.

Le payement des jours de grève est, et il l'a été de tout temps, inscrit au premier plan des conditions de reprise du travail dans tous les mouvements de grève.

Cette revendication a d'ailleurs été très souvent satisfaite.

Sans remonter à 1936, je rappellerai la grève des cheminots de juin 1947, ainsi que, tout récemment, celle des employés communaux de la Seine, qui ont obtenu le payement de leurs jours de grève. Le conseil général de la Seine vient de prendre une décision favorable en ce sens.

Notre amendement tend à obtenir du Gouvernement une décision de justice, et non une faveur. Il faut payer les jours de grève, et c'est pourquoi, mesdames, messieurs, en raison de l'importance de cette question, nous vous demandons d'adopter notre amendement par scrutin.

M. le président. Je rappelle que le groupe communiste ne dispose plus que de neuf minutes de parole.

Dans ces conditions, j'annonce que je vais être obligé de me montrer très sévère sur la manière dont sont soutenus les amendements.

M. André Dufour. Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Dufour, pour un rappel au règlement.

M. André Dufour. Monsieur le président, je rappelle ce qui a été dit il y a quelques instants par MM. Penoy et Sibué, ainsi que les observations formulées hier soir par M. Bouxom, qui occupait votre fauteuil.

D'autre part, vous avez annoncé, au début de la séance, que le temps de parole dont disposait notre groupe était de treize minutes. Or je fais observer, sans le lui reprocher, que le groupe du mouvement républicain populaire a déjà dépassé son temps de parole de plus de quinze minutes.

Mme Francine Lefebvre. Cela ne vous arrive jamais ?

M. André Dufour. Je ne vous le reproche pas. Je voudrais qu'il vous soit accordé davantage de temps. J'ai fait cette remarque pour répondre à l'observation de M. le président.

Nous n'entendons pas, monsieur le président, demander des scrutins à tort et à travers. Cependant, certains points, d'ailleurs peu nombreux, sont tellement importants que notre groupe ne peut se dispenser de demander que la décision à leur sujet soit acquise au scrutin.

En resumé, nous n'abuserons pas de ces demandes et nous vous demandons la plus grande bienveillance.

M. le président. Je n'ai nullement le désir de repousser une demande de scrutin.

Vous me rappelez vous-mêmes les raisons pour lesquelles je dois être strict pour tous. Hélas! je le serai.

Je mets aux voix l'amendement de M. Alcide Benoit,...

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. ... repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	609
Majorité absolue	305
Pour l'adoption	209
Contre	400

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-01, au chiffre de 270.531.000 francs.

(*Le chapitre 31-01, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 33.158.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-11. — Ponts et chaussées. — Rémunérations principales, 3.336.222.000 francs. »

M. Barthélemy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Aucun crédit n'est prévu à ce budget pour la transformation des emplois des personnels de bureau. Point de débouchés de carrière ni pour ces employés, ni pour les commis des ponts et chaussées ancienne formule, ni pour les adjoints techniques.

Les ingénieurs des travaux publics attendent vainement la création du grade d'ingénieur divisionnaire qui devrait échoir à 340 agents.

Avec la réduction d'environ 4 p. 100 du crédit inscrit l'an dernier, il semble que l'administration se refuse à la publication des statuts particuliers de l'employé de bureau à l'ingénieur des ponts et chaussées.

Cette réduction portant sur des vacances d'emplois va rendre plus difficiles les conditions de travail et donc d'efficacité de personnels dont les effectifs sont demeurés à peu près ce qu'ils étaient avant 1914 bien que leurs attributions soient plus étendues et plus complexes.

Notre amendement marque notre opposition à cette réduction de crédits et notre désir de voir paraître les statuts qu'attendent les personnels intéressés.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Les statuts sont à l'étude et vous aurez satisfaction dans un avenir très prochain.

Les carrières étant déterminées par les statuts, je crois que vous pourriez, sur l'affirmation que je vous donne d'un résultat prochain, retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Monsieur le ministre, puisqu'il n'est pas inscrit à ce chapitre des crédits suffisants, je ne vois pas comment il pourra être donné satisfaction aux revendications de ce personnel, même dans le cadre des statuts qui vont paraître.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne comprends pas votre question.

M. André Barthélemy. Je maintiens mon amendement.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement le repousse.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Barthélemy, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Levindrey a également déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-11.

La parole est à M. Levindrey.

M. Marcel Levindrey. Cet amendement a été déposé pour me permettre de protester contre la suppression de douze emplois de commis des ponts et chaussées à la Réunion.

Certes, elle est destinée à gager la création de huit emplois de surveillants de travaux, mais il aurait dû être tenu compte de l'absence presque complète de commis dans l'administration des ponts et chaussées de la Réunion.

Aussi demandons-nous que soit maintenu le crédit de 3 millions 593.000 francs.

D'autre part, nous nous étonnons qu'une réduction de 116 millions 697.000 francs soit envisagée en vue d'une éventuelle augmentation des vacances d'emploi.

Comme M. Barthélemy vient de le dire, il faut déduire de cette mesure que les dispositions prévues dans les différents statuts particuliers intéressant l'ensemble du personnel ne seront pas appliquées au cours de l'année 1954.

C'est pourquoi nous demandons le rétablissement de ce crédit de 116.697.000 francs. En effet, vous avez beau dire, monsieur le ministre, que les statuts paraîtront dans le cours de l'année 1954, si aucun crédit n'est prévu pour financer l'application de ces statuts, la mesure restera vaine.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il résulte d'une enquête prescrite par mon prédécesseur que, par suite d'une omission commise au moment de la transformation des quatre colonies en départements d'outre-mer, l'effectif des surveillants en fonctions dans l'administration des ponts et chaussées de la Réunion est actuellement plus élevé que l'effectif budgétaire. Il a été reconnu, à la suite d'une inspection générale que cet effectif était absolument nécessaire au fonctionnement normal du service. Il convient donc maintenant d'aligner l'effectif budgétaire sur l'effectif réel. C'est ce qui nous a conduits à prévoir la création de huit emplois supplémentaires de surveillants de travaux.

Conformément aux instructions gouvernementales, cette mesure est gagée par la suppression, sur un effectif de 2.000, de douze emplois actuellement vacants de commis des ponts et chaussées dans le cadre général, mais non pas à la Réunion où n'est prévue aucune suppression d'emplois.

Je pense, mon cher collègue, que vous avez en partie, sinon en totalité, satisfaction.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Levindrey ?

M. Marcel Levindrey. Je maintiens mon amendement pour les raisons que j'ai invoquées dans la seconde partie de mon intervention qui s'apparente d'ailleurs à celle de M. Barthélemy.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Benard, *rapporteur.* La commission accepte cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Levindrey, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Penoy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-11.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. L'objet de cet amendement est le même que celui de l'amendement de M. Levindrey.

La suppression de postes de commis à la Réunion est contraire à la pratique normalement en usage dans tous les autres services des ponts et chaussées, puisque les agents de cette catégorie remplacent généralement d'autres fonctionnaires.

Je n'insisterai pas sur ce point, qui a fait l'objet des explications des orateurs précédents.

D'autre part, ainsi que M. Levindrey, je voudrais que certains statuts soient accordés à différents personnels, particulièrement aux employés de bureaux, commis et adjoints techniques.

En effet, les promesses qui ont été faites en ce qui les concerne n'ont pas été et ne pourront pas être tenues.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Penoy ?

M. René Penoy. Je le retire, monsieur le président, puisque l'Assemblée a statué favorablement sur celui de M. Levindrey.

M. le président. L'amendement de M. Penoy est retiré.

M. Frédéric de Villeneuve. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. Monsieur le président, j'avais déposé deux amendement, l'un concernant les chemins de fer de la Réunion, l'autre ayant trait aux travaux publics.

En ce qui concerne la Réunion, j'approuve les observations de M. Levindrey.

Il est exact que M. le ministre a promis à mes compatriotes de régler et la question des chemins de fer et celle des effectifs des travaux publics.

Il n'en reste pas moins que si le fonctionnement des services est mauvais à la Réunion, c'est pour cette raison bien simple qu'il n'existe aucun plan d'ensemble et que l'on ne sait pas où l'on va. Tout n'est que « bricolage ».

S'il est possible qu'une partie du personnel soit employée ailleurs, son affectation doit répondre à un plan d'ensemble sans lequel rien de bon ne sera accompli.

Monsieur le ministre, je vous demande d'étudier attentivement ces questions que vos services connaissent bien.

Je suis allé les voir souvent. Ils m'ont toujours accueilli avec la plus grande bienveillance et m'ont fait de belles promesses. Mais, évidemment, une question d'argent se pose.

Il est possible, j'y insiste, que le personnel en question puisse être employé dans d'autres services ou dans des entreprises privées qui vont maintenant entreprendre des travaux. On pourrait d'ailleurs donner du travail à Madagascar au personnel qualifié.

Il y a là, en tout cas, un problème social et humain à régler; il ne faut pas s'en désintéresser.

Depuis deux ans des promesses sont faites. La situation actuelle ne peut pas durer.

Je ne suis pas un démagogue. Je vous demande instamment de régler cette question dans un sens équitable, aussi bien pour l'intérêt de la collectivité que constitue l'île de la Réunion, que pour l'intérêt général de la France.

Notre pays ne vit qu'à coups de subventions. Si des désordres se produisent vous serez de toute façon obligé d'accorder des crédits, mais vous l'aurez fait trop tard pour que les populations vous en soient reconnaissantes.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne puis que vous donner acte de vos remarques. Je suivrai avec attention la question qui vous intéresse. Elle fait actuellement l'objet d'entretiens entre le ministère des travaux publics et le ministère de l'intérieur.

M. le président. La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. Ce que vous dites est exact, monsieur le ministre, mais notre département dépend encore de la France d'outre-mer.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

En ce qui concerne les retraités on ne sait vraiment pas où l'on va. Depuis que les quatre vieilles colonies sont devenues des départements il y existe un désordre sans nom, au grand désespoir de vos propres fonctionnaires. Qu'a-t-on fait ? se demandent-ils.

Des espoirs ont été suscités; ils n'ont pas été satisfaits.

L'on risque de faire des aigris des habitants de ces départements.

Nous ne sommes pas des révolutionnaires, nous aimons la France par-dessus tout mais nous vous demandons, si vous faites des promesses, qu'elles soient, autant que possible, de celles que vous serez capables de tenir.

En tout cas, monsieur le ministre, je prends acte de votre déclaration suivant laquelle vous ferez tout ce qui dépendra de vous pour régler au cours de l'année 1954 les questions dont nous vous avons entretenu aujourd'hui, celles des agents des travaux publics et des chemins de fer.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous savez, mon cher collègue, que le provisoire dure longtemps en France, sauf dans le domaine ministériel. (*Sourires.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-11 au nouveau chiffre de 3.336.220.000 francs, résultant des deux amendements qui ont été adoptés.

(*Le chapitre* 31-11, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-12. — Ponts et chaussées. — indemnités et allocations diverses, 278.084.000 francs »

La parole est à M. Valentino.

M. Paul Valentino. Au chapitre 31-12 le Gouvernement a opéré une réduction du crédit prévu pour l'octroi des primes de rendement accordées au personnel des travaux publics.

Cette réduction est justifiée par le fait, paraît-il, que les fonctionnaires et agents des ponts et chaussées seraient autorisés à percevoir des honoraires des collectivités locales dans les départements d'outre-mer.

Je désire attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics sur le fait que la loi de septembre 1948, qui a permis l'intervention des fonctionnaires des ponts et chaussées, à la demande des collectivités locales, pour l'exécution de certains travaux, était d'une application générale.

Cette loi est donc déjà appliquée effectivement dans les départements d'outre-mer et les fonctionnaires et agents des ponts et chaussées perçoivent déjà des honoraires lorsque les collectivités locales font appel à leur collaboration.

Je me demande si l'explication donnée ne vient pas d'une fausse appréciation d'une difficulté qui a surgi entre la direction des ponts et chaussées de la Guadeloupe et certaines communes.

Les règlements pris en application de la loi de septembre 1948 ont prévu les circonstances dans lesquelles les collectivités locales ne peuvent attribuer de rémunérations aux agents des ponts et chaussées.

Par exemple, lorsqu'il s'agit de travaux qui intéressent la voirie nationale, l'intervention des agents des ponts et chaussées est obligatoire, parce qu'une collectivité locale ne peut intervenir sur le domaine public de l'Etat

Les textes d'application de la loi de septembre 1948 prévoient, en pareil cas, qu'il ne peut être versé d'honoraires par les collectivités locales intéressées.

Je sais bien qu'un règlement de voirie nationale prévoit, que, lorsque des travaux sont effectués sur une route nationale dans la traversée des communes, une indemnité ou participation à la dépense peut être réclamée par les services des ponts et chaussées aux collectivités locales. Jamais à la Guadeloupe personne ne s'est opposé à ce que cette indemnité soit réclamée.

Etant donné que le ministère des finances et le ministère de l'intérieur ont estimé que les fonctionnaires des ponts et chaussées avaient parfois perçu de certaines communes des honoraires auxquels ils n'avaient pas droit dans les départements d'outre-mer, je me demande si ce n'est pas pour cette raison que la prime de rendement allouée dans ces départements d'outre-mer a été réduite.

Je voudrais, sur ce point, avoir des apaisements.

D'autre part, je viens d'évoquer la question des routes nationales à la traversée des communes ou des villes.

C'est un fait que les services techniques des villes ne peuvent pas entreprendre de travaux sur la voirie nationale. Or, dans les départements d'outre-mer, par fainéantise ou pour d'autres raisons, dans des communes ou dans des villes, certains tronçons des voies publiques sont en très mauvais état, parce que les services des ponts et chaussées ne veulent pas effectuer de réparations et demandent aux maires d'en prendre la charge.

Un maire, qui est là pour surveiller l'application des lois et règlements, ne peut pas, délibérément, intervenir dans l'exécution de travaux sur la voirie nationale, puisque les textes le lui interdisent. Seuls les services des ponts et chaussées peuvent établir les projets, suivre l'exécution des travaux, quitte à réclamer une indemnité aux communes.

Je voudrais que, sur ce point également, M. le ministre me donnât l'assurance que des instructions seront adressées aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées dans les départements d'outre-mer pour que la règle soit respectée.

M. le président. La faute est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur Valentino, vos observations portent sur deux points.

Je vous répondrai, sur le premier point, que l'alignement des taux des primes de rendement des fonctionnaires des ponts et chaussées en service dans les départements d'outre-mer sur les taux des primes de rendement accordées dans la métropole est réalisé, à la demande du ministère des finances, pour tenir compte du fait que les fonctionnaires des départements d'outre-mer bénéficient eux aussi, au titre des travaux du fonds d'investissement des départements d'outre-mer, des indemnités accessoires prévues par la loi du 29 septembre 1948, c'est-à-dire ayant le caractère d'honoraires pour travaux exécutés pour le compte des collectivités locales.

Cette modification ne comporte aucun désavantage pour les intéressés, dont la rémunération globale ne sera en aucun cas diminuée.

Dans ces conditions, je crois que vous avez entièrement satisfaction.

M. le président. La parole est à M. Valentino.

M. Paul Valentino. Je ne suis pas intervenu en faveur des agents, mais pour les collectivités locales.

On leur a réclamé jusqu'à présent des sommes qui ont parfois été perçues. Le ministère de l'intérieur, comme le ministère des finances, avait donné des instructions aux maires en vue d'établir les états exécutoires pour la récupération des sommes indûment avancées.

Ne va-t-on pas, désormais, régulariser les perceptions faites irrégulièrement ?

Quant à la loi du 29 septembre 1948, dont le décret d'application est publié, elle est appliquée dans les départements d'outre-mer.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je puis calmer vos appréhensions en vous disant que si un préjudice a été causé aux communes, il sera réparé. Mais il n'y en a pas eu.

M. Paul Valentino. Ma commune a déjà versé une somme de 1.900.000 francs.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Profitez donc de la déclaration que je viens de vous faire.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-12 au chiffre de 278 millions 84.000 francs.

(*Le chapitre* 31-12, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Rémunérations principales, 11.583.483.000 francs. »

MM. Marcel Noël et Pierre Meunier ont déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. J'ai déposé cet amendement, à titre indicatif, pour donner à l'Assemblée l'occasion de signifier une fois de plus au Gouvernement notre désir de voir mettre fin à une injustice depuis longtemps déjà dénoncée ici, c'est-à-dire d'obtenir que les agents de travaux et conducteurs de chantiers soient classés dans la catégorie B, services actifs.

Il est inconcevable que l'administration compétente refuse de faire droit à une revendication aussi légitime et justifiée.

Les arguments autrefois invoqués pour ne pas leur donner satisfaction ne sont plus valables en raison même de la modification des méthodes de travail. Le travail individuel a fait place au travail en équipe, plus dur, plus fatigant et qui oblige, en outre, à des déplacements très pénibles.

Il n'y a donc aucune raison de maintenir ces agents dans la catégorie où ils sont placés actuellement.

C'est le sens que nous donnons à notre amendement, que nous vous demandons de voter.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Tout en reconnaissant que l'intervention de M. Noël est justifiée, je suis obligé de lui répondre que je ne puis accepter son amendement, car il a une incidence financière.

J'ai moi-même attiré l'attention de la direction de la fonction publique sur le sort des conducteurs de chantiers et agents de travaux.

Je demande un scrutin sur cet amendement.

M. André Dufour. Ce n'est donc pas nous qui faisons perdre du temps à l'Assemblée ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Etant donné son importance, j'y suis contraint.

La mesure proposée aurait des incidences financières importantes.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement monsieur Noël ?

M. Marcel Noël. Oui, monsieur le président.

M. Roger Faraud. J'ai déposé un amendement qui a le même objet que celui de M. Marcel Noël.

M. René Penoy. Le mien a aussi le même objet.

M. le président. Je suis, en effet, saisi de trois autres amendements qui peuvent être soumis à discussion commune, présentés respectivement par M. Faraud, sous le n° 25, M. Penoy, sous le n° 30, M. Levindrey, sous le n° 45 et qui tendent chacun à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-13.

La parole est à M. Faraud, pour soutenir son amendement.

M. Roger Faraud. Monsieur le ministre, je veux attirer votre attention sur le mécontentement justifié qui règne chez les agents des travaux et les conducteurs de chantiers.

Ces hommes travaillent constamment dehors, par tous les temps, et se livrent à des travaux pénibles, tels que l'empierrement, le goudronnage, le déneigement. Ils sont obligés de se rendre loin de leur domicile. Mais ils sont classés, par je ne sais quel défi au bon sens, dans la catégorie « service sédentaire », tandis que les agents des postes, télégraphes et téléphones, les facteurs, par exemple, dont le travail est analogue, sont classés dans la catégorie « service actif ».

Ces travailleurs subissent donc un préjudice sur lequel je n'insiste pas. Le Parlement s'est déjà prononcé en faveur de leur classement dans la catégorie « service actif ». C'est ainsi que l'Assemblée nationale a émis un vote dans ce sens, le 15 novembre 1951. Le 7 décembre de la même année, le Conseil de la République, unanime, s'est prononcé dans le même sens. Chaque année, les uns ou les autres, nous évoquons ce problème et, chaque fois, le ministre des travaux publics nous assure de sa bonne volonté et de sa sympathie à l'égard de ces agents. Mais ces assurances ne sont pas suivies d'effet.

D'autre part, des propositions de loi ou de résolution ont été déposées par tous les groupes de cette Assemblée. Elles se heurtent toutes à l'opposition du ministère des finances.

J'ai eu l'occasion de me rendre avec une délégation syndicale auprès d'un ancien ministre chargé de la fonction publique, lequel s'était engagé à défendre les intérêts de ces travailleurs. Ils attendent toujours satisfaction.

C'est pourquoi je joins mes instances à celles de mes collègues pour demander à l'Assemblée de voter une réduction indicative de 1.000 francs, afin que vous soyez armé, monsieur le ministre — ce n'est pas contre vous que nous dirigeons cet abattement, — pour défendre ces travailleurs et afin que vous puissiez réclamer avec nous ce qui n'est qu'une mesure de simple bon sens.

Le classement indiciaire de ces agents constitue également une autre raison de mécontentement. Le conseil supérieur de la fonction publique, le 23 décembre 1952, leur a accordé les indices 130-185, ce qui les mettait sur pied d'égalité avec les agents des lignes des postes, télégraphes et téléphones. Or, les agents de travaux sont toujours à l'indice 175, tandis que, si mes renseignements sont exacts, au cours d'un récent conseil des ministres, le Gouvernement a accordé, à juste titre d'ailleurs, une classe exceptionnelle avec l'indice 195 aux agents des lignes.

Autre raison de mécontentement: ces agents sont placés dans une situation diminuée en ce qui concerne le montant de diverses indemnités. Leurs indemnités de déplacement sont de 50 p. 100 en moyenne inférieures à celles des autres fonctionnaires, malgré, là encore, de multiples promesses.

Même situation pour les primes de rendement. L'ensemble des fonctionnaires techniques et de bureau des ponts et chaussées à tous les degrés perçoit ces primes, sauf eux. On ne comprend vraiment pas cette exception.

Les indemnités pour travaux spéciaux qui leur sont accordées pour le déneigement, le goudronnage, sont ridiculement insuffisantes. Elles sont, en moyenne, de 20 francs par jour, et je pourrais citer tel ingénieur des ponts et chaussées qui ne leur accorde que 13 francs. Ces travailleurs demandent 75 francs.

Faudra-t-il qu'un jour ils se mettent en grève ou qu'ils barrent les routes pour qu'on consente à les écouter ? Nous sommes cependant tous d'accord pour reconnaître que si le réseau routier français est un des meilleurs du monde, c'est grâce à ces travailleurs. C'est pourquoi, monsieur le ministre, en déposant mon amendement, j'ai voulu qu'on agisse à leur égard avec bon sens et une stricte équité.

M. le président. La parole est à M. Penoy, pour soutenir son amendement.

M. René Penoy. Les agents de travaux et les conducteurs de chantiers sont fonctionnaires des ponts et chaussées et, à ce titre, ils devraient être traités sur pied d'égalité avec les autres catégories de fonctionnaires.

Tandis que l'horaire effectif de travail, 48 heures par semaine, est en augmentation sur 1939, les salaires actuels, par rapport à 1939, ne sont affectés que du coefficient 6 en moyenne.

Le décret du 4 novembre 1946 avait fixé la rémunération des heures supplémentaires. Une modification devait être opérée à ce texte pour tenir compte des nouveaux traitements, déjà insuffisants, comme je viens de le souligner. J'ajouterai que l'application du décret sous sa forme présente entraîne la suppression d'une majoration de 3 p. 100 précédemment accordée.

Vos prédécesseurs, monsieur le ministre, justifiaient les réductions de crédit sur ce chapitre par l'application du décret du 6 octobre 1950 sur les heures supplémentaires et les avantages qu'il aurait dû procurer. J'en reparlerai au chapitre 31-14. Cette attitude est fausse et les renseignements fournis inexacts.

L'an dernier, j'avais déjà présenté les mêmes observations. Cette catégorie de personnel mérite qu'on améliore son sort et, si cette amélioration n'intervient pas à brève échéance, vous aurez, monsieur le ministre, des difficultés graves à surmonter. Je possède, à ce sujet, des renseignements que je vous communiquerai tout à l'heure. Ce n'est pas là une menace, mais je tiens à vous avertir.

Est-il possible de maintenir ces agents, dont chacun connaît le travail, en catégorie A, « service sédentaire » ? Le travail en équipe, en chantier, goudronnage, cylindrage, etc., les déplacements journaliers imposent leur classement en catégorie B « service actif ». Le classement actuel des cantonniers dans la catégorie du service sédentaire fait sourire les moins avertis.

Des mesures nouvelles doivent être prises aussi, comme l'a précisé M. Faraud, pour l'application des indices retenus par le conseil supérieur de la fonction publique le 23 décembre 1952.

C'est pour toutes ces raisons que j'ai déposé cet amendement. Mais je me rallierai volontiers à celui de M. Faraud, qui a le même objet.

M. le président. Monsieur Penoy, le temps de parole de votre groupe est épuisé. Je vous demande de ne pas donner le mauvais exemple et d'abréger autant que possible vos interventions.

M. René Penoy. J'ai terminé.

M. le président. La parole est à M. Coutant, pour soutenir l'amendement de M. Levindrey.

M. Robert Coutant. M. Levindrey m'a demandé de soutenir son amendement.

Les orateurs qui m'ont précédé ne sont fait l'écho des revendications parfaitement justifiées de plusieurs catégories de travailleurs de la fonction publique qui sont singulièrement défavorisées quant à leurs conditions de rémunération.

Certes, monsieur le ministre, un reclassement absolument indispensable aura des incidences financières.

On s'étonne, étant donné que votre département ministériel est au courant depuis longtemps de ces revendications légitimes, que de nouvelles mesures d'économies aient été décidées qui se traduisent par une réduction de crédits en 1954 de 45 millions de francs.

Nous aimerions connaître les raisons de cet abattement.

On a parlé de mesures nouvelles. Il conviendrait notamment d'augmenter l'indemnité forfaitaire allouée aux conducteurs et agents de travaux. A cet effet, il faudrait reviser le décret du 4 novembre 1946, car cette indemnité aurait dû suivre une progression analogue à celle des traitements et salaires.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Il aurait fallu, aussi, prévoir des crédits suffisants pour appliquer le décret n° 53-837 du 17 septembre 1953, qui institue une indemnité spéciale dégressive en faveur de certaines catégories de personnels de l'Etat.

Il a été question aussi de la nécessité de reviser les indices.

Sur tous ces points, monsieur le ministre, nous aimerions connaître vos intentions.

Vous avez dit que vous étiez tributaire de votre collègue des finances. Nous le savons, puisque, depuis le début de cette discussion budgétaire, on nous renvoie constamment au ministère des finances. Mais il existe une certaine solidarité ministérielle, et dans la mesure où le responsable du département des travaux publics soutient des revendications parfaitement légitimes, il serait pour le moins désirable que ses collègues du Gouvernement en tiennent compte, afin d'améliorer les conditions d'existence de certaines catégories de travailleurs dont chacun se plaît à reconnaître le dévouement et les difficultés de travail.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai écouté avec d'autant plus d'attention les observations qui m'ont été formulées par les auteurs d'amendements, en ce qui concerne la situation administrative et la rémunération des agents de travaux des ponts et chaussées que, dans une très large mesure, je partage l'opinion qu'ils ont exprimée.

Je rappelle à cet égard à l'Assemblée que le conseil supérieur de la fonction publique a donné un avis favorable à l'alignement des conditions de rémunération de ces agents sur celles dont bénéficient les agents des lignes des postes, télégraphes et téléphones, soit les indices 130 et 185 au lieu des indices 125 et 175 qui sont les leurs actuellement.

Tout récemment, le Gouvernement a été conduit à approuver une série de modifications au décret fixant les traitements indiciaires des fonctionnaires de l'Etat.

Le relèvement de cinq points à la base et de dix points en fin de carrière que le conseil supérieur de la fonction publique estime justifié en ce qui concerne les agents de travaux des ponts et chaussées n'a pas été compris dans cette décision.

Je le regrette, mais je puis donner l'assurance que je suis intervenu et que ej continuerai à intervenir d'une manière très instante auprès de mes collègues de la fonction publique et des finances pour qu'ils donnent une solution favorable au problème des cantonniers.

La vérité est qu'il en coûtera 550 millions au budget de l'Etat et c'est ce qui explique évidemment le retard apporté à cette mesure.

En ce qui concerne le relèvement des indemnités de déplacement, la réforme du régime de ces indemnités avait fait l'objet de propositions adressées le 11 janvier 1952 à M. le ministre du budget.

Il s'agissait alors d'accorder aux conducteurs de chantiers et aux agents de travaux des ponts et chaussées un régime calqué sur celui des autres fonctionnaires.

Ces propositions n'avaient pas encore abouti lorsque est intervenu le décret du 21 mai 1953 modifiant le régime indemnitaire des fonctionnaires. Le projet initial de l'administration des travaux publics a donc dû être remanié et les avis de divers organismes syndicaux intéressés consultés sur ce nouveau projet ne sont parvenus que tout récemment au ministère.

A l'occasion de la publication, que j'espère prochaine, du nouveau statut particulier des conducteurs de chantiers et des agents de travaux, il est prévu que le régime indemnitaire de ces fonctionnaires en matière de travaux spéciaux sera modifié, comme suite à l'étude qui en a été faite par une commission spéciale où siégeaient les représentants du personnel intéressé.

En attendant, après avoir pris l'attache de mon collègue du budget, j'ai prescrit par une circulaire toute récente le relèvement des indemnités des agents en cause dans la limite d'un taux journalier de 60 francs et, au-dessus de l'altitude de 1.200 mètres, de 75 francs.

Enfin, en ce qui concerne, en matières de retraites, le classement des agents de travaux, dans les services actifs, je ne peux cacher que le classement des fonctionnaires entre les diverses catégories est quelque peu incohérent mais, dans l'état actuel de la situation financière, il ne m'est guère possible d'obtenir du Gouvernement une modification qui va en sens inverse des besoins de l'économie nationale et de la situation démographique.

Il est certain qu'il faudra un jour arriver à traiter dans son ensemble le problème des âges de retraite de ces fonctionnaires.

M. le président. La parole est à M. Faraud.

M. Roger Faraud. Mes chers collègues, les réponses de M. le ministre ne font que me confirmer dans mon intention de maintenir l'amendement que j'ai déposé et je suppose que mes collègues feront de même.

En effet, il résulte de ce que vous venez de me répondre, monsieur le ministre, que les agents des travaux auraient satisfaction pour les indemnités relatives à certains travaux, les travaux de déneigement, notamment.

Nous nous en réjouissons mais les crédits dont vous disposez, qui sont inscrits au budget, vous permettront-ils d'accorder ces indemnités ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Dans la limite de ces crédits, certes.

M. Roger Faraud. Nous sommes encore inquiets et, pour le reste, nous n'avons aucune satisfaction, ni pour le classement ni pour les indices.

S'agissant des indices, il semble qu'on ait complètement oublié les agents de travaux et, comme il n'y a pas de crédits, ils attendront des temps meilleurs. Cela risque de durer longtemps.

Pour le statut, c'est la même situation. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'appliquer un statut avant d'accorder satisfaction aux intéressés sur le plan des indemnités. Nous nous heurtons toujours au manque de crédits et, dans ces conditions, monsieur le ministre, je le regrette infiniment mais je maintiens ma position.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix les amendements n°s 5, 25, 30 et 45, repoussés par le Gouvernement.

J'indique que, si ces amendements sont joints, il ne s'ensuit pas que le montant des diverses réductions indicatives s'additionne. La réduction proposée est donc de 1.000 francs et non de 4.000 francs.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je l'espère bien, sans quoi, à la fin, il ne me resterait plus rien. (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Nisse.

M. Robert Nisse. Le Gouvernement repousse ces amendements en bloc.

Or, une réduction indicative ne peut que vous favoriser, vous, monsieur le ministre, dans les négociations que vous poursuivez avec les autres départements ministériels.

Je crois, par conséquent, que l'Assemblée peut voter ces amendements pour vous aider, monsieur le ministre des travaux publics.

M. Michel Jacquet. L'amendement déposé par M. Mondon avait le même objet que ceux qui ont été défendus par mes collègues.

Je m'associe pleinement à leurs déclarations, ce qui me dispense de prendre plus longtemps la parole pour le soutenir.

M. le président. M. Mondon a, en effet, déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs le crédit du chapitre en discussion.

Je le joins aux quatre amendements qui ont été soutenus.

Je mets donc aux voix le texte commun des amendements de MM. Marcel Noël et Pierre Meunier, Faraud, Penoy, Levindrey et Mondon tendant à une réduction de 1.000 francs.

(*Le texte commun des amendements, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix le chapitre 31-13.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La commission des finances a disjoint un crédit de 100 millions de francs au chapitre 31-13.

Je demande le rétablissement de la dotation initiale.

Le dépassement de crédits de 277 millions de francs envisagé par la commission des finances et dont il est fait état dans son rapport, résulte d'une information incomplète.

Les chiffres d'engagements cités — 12.006 millions de francs — comprennent, en effet, les dépenses de sécurité sociale qui ont été reportées au chapitre 33-91 — prestations et versements obligatoires — et qui figurent à ce dernier chapitre pour une somme de 307 millions de francs environ.

Les engagements correspondant donc aux rémunérations principales, désormais seules imputées sur le chapitre 33-13, s'élèvent exactement à 12.005.599.000 francs, moins 307 millions 116.000 francs, soit 11.698.483.000 francs, somme égale au crédit inscrit à ce chapitre, compte tenu de l'annulation de 30 millions de francs compris dans l'état A annexé au décret du 17 septembre 1953.

Si, par ailleurs, on se réfère, non pas aux engagements, mais aux mandatements qui correspondent aux dépenses réelles, la situation se présente ainsi qu'il suit: mandatements au 31 octobre 1953, 9.139.404.000 francs; versements pour douze mois de la retenue de 6 p. 100 pour la retraite, 722.136.000 francs; dépenses prévues pour les mois de novembre et décembre, 1.827 millions 880.000 francs; soit une dépense totale, pour les douze mois, de 11 689.420.000 francs, alors que la dotation budgétaire du chapitre est de 11.698.483.000 francs.

En réalité, la dépense sera légèrement supérieure du fait de l'institution de l'indemnité spéciale dégressive prévue par le décret du 17 septembre 1953 et dont le coût peut être évalué à 20 millions de francs par mois, à compter du 1er septembre dernier. Mais le dépassement sera évidemment couvert par l'allocation d'un crédit de répartition, cette dépense n'ayant pas été prévue dans les dotations budgétaires de 1953.

Le Gouvernement ne peut donc qu'insister très fermement pour que le crédit demandé pour 1954 soit maintenu. Bien entendu, l'incidence de l'indemnité dégressive jouera en 1954 pour l'année entière, ce qui rendra nécessaire l'attribution d'un crédit de répartition non encore évalué mais que l'on présume devoir être de 240 millions de francs environ.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission des finances avait effectué un abattement de cette importance tout d'abord pour obtenir des explications de M. le ministre des travaux publics.

Elle le remercie de les avoir données.

Elle craint cependant que, comme cela s'est déjà produit dans le passé, la répartition entre les différents départements au début de l'année n'entraîne, vers le mois d'octobre, un dépassement des engagements.

Toutefois, les chiffres que vous avez cités, monsieur le ministre, donnent tous apaisements à la commission des finances qui souhaite que, dans les prochaines années, elle n'ait pas à renouveler la constatation qu'elle a faite cette année. Elle renonce à l'abattement qu'elle avait opéré.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous remercie, monsieur le rapporteur.

M. le président. Le Gouvernement demande donc — et la commission accepte — que le crédit du chapitre 31-13 soit rétabli au chiffre primitif de 11.683.483.000 francs.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. C'est exact, monsieur le président.

M. le président. M. Alcide Benoit a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-13.

La parole est à M. Alcide Benoit.

M. Alcide Benoit. Les agents de travaux et les conducteurs de chantiers sont les seuls fonctionnaires des ponts et chaussées dont l'horaire de travail soit de quarante-huit heures par semaine, en augmentation par rapport à celui de 1939.

Les salaires annuels des agents de travaux s'établissent entre 192.000 francs et 282.000 francs; ceux des conducteurs de chantiers sont compris entre 290.000 francs et 462.000 francs, soit seulement six fois plus qu'avant la guerre.

Le décret du 4 novembre 1946 a institué l'attribution d'une indemnité forfaitaire pour les personnels — ouvriers et agents de maîtrise de l'Etat — dont l'horaire hebdomadaire de travail était égal ou supérieur à quarante-cinq heures.

Puisqu'il s'agit de la rémunération d'un supplément de travail, il est très légitime que l'indemnité allouée évolue dans le même sens que les traitements.

Cette mesure de justice s'impose d'autant plus que l'application du décret du 4 novembre 1946 à ces catégories a entraîné d'office la suppression d'une majoration de 3 p. 100 précédemment acquise; cela s'est traduit pour eux par une perte annuelle, depuis 1952, de 4.000 francs pour les agents de travaux et de 8.000 francs pour les conducteurs de chantiers, ce qui représente, au total, une somme de 329.267.000 francs.

A l'époque, le ministre justifiait cette réduction de crédits et de traitements de ces personnels par la plus-value qui, selon lui, ne manquerait pas de résulter de l'application du décret du 6 octobre 1950 relatif aux nouvelles modalités de payement des heures supplémentaires.

Or, cette hypothèse s'est révélée inexacte.

C'est pourquoi nous demandons au Gouvernement de prévoir l'augmentation de l'indemnité forfaitaire de ces agents conformément aux lois et décrets en vigueur.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne dispose pas de crédits pour donner satisfaction à cette demande.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Benoit ?

M. Alcide Benoit. Oui, monsieur le président.

M. André Dufour. Cela aidera M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Ne m'aidez donc pas tant. Je puis me défendre moi-même. (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Benoit.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je rappelle que le Gouvernement a demandé et que la commission a accepté, pour le chapitre 31-13, le rétablissement du crédit primitif du Gouvernement.

C'est donc sur le chiffre de 11.683.483.000 francs que portent les deux réductions indicatives de 1.000 francs que l'Assemblée a adoptées.

En conséquence, je mets aux voix le chapitre 31-13 au nouveau chiffre de 11.683.481.000 francs.

(*Le chapitre 31-13, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-14. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Indemnités et allocations diverses, 600.315.000 francs. »

MM. Marcel Noël et Pierre Meunier ont déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-14.

La parole est à M. Marcel Noël, dont le groupe — je le préviens — est en train d'amenuiser dangereusement son temps de parole. (*Sourires.*)

M. Marcel Noël. Si le crédit porté à l'article 3 envisagé pour 1954 est identique à celui de 1953, les observations que nous avons faites l'année dernière conservent leur actualité, le ministre n'ayant pas concrétisé le désir qu'il avait alors exprimé de doter ces agents d'un statut particulier.

Ce statut est pourtant à l'étude depuis quatre ans. Mais il est vrai que certaines séances de travail furent espacées de dix-sept mois.

L'objet de notre amendement est d'exprimer au Gouvernement la volonté de l'Assemblée nationale de voir les agents de travaux et conducteurs de chantiers dotés très rapidement d'un statut. En tout état de cause, les injustices que nous venons de dénoncer et dont sont victimes ces catégories d'agents doivent cesser.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le statut a été transmis, il y a quelques jours, aux services de la fonction publique et au ministère des finances.

M. Marcel Noël. Dans combien de temps va-t-il voir le jour ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. A partir de maintenant, je ne suis plus en cause.

M. Marcel Noël. Alors, nous devons appuyer M. le ministre.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Marcel Noël. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Marcel Noël.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Levindrey a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-14.

La parole est à M. Levindrey.

M. Marcel Levindrey. Par cet amendement, nous voulons attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics sur une mesure qui nous paraît injustifiée.

En effet, ses propositions envisagent une réduction de 90 millions de francs sur les indemnités pour travaux supplémentaires et spéciaux ainsi que sur les gratifications.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Or, celles-ci n'ont pas encore fait l'objet d'une revalorisation équitable.

Les éléments sur lesquels s'est fondée votre administration pour déterminer l'indemnité pour travaux supplémentaires est bien inférieur à la réalité.

Il en est de même pour l'indemnité allouée pour travaux spéciaux qui ne tient pas suffisamment compte des difficultés rencontrées par le personnel dans l'exécution des travaux.

Enfin, il serait équitable que la prime de rendement de 3,5 p. 100 fût étendue aux agents des travaux et aux conducteurs de chantiers, taux dont bénéficient les autres catégories de fonctionnaires des ponts et chaussées en vertu du décret du 3 janvier 1952.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La mise en ordre des indemnités sera effectuée dès que les statuts seront arrêtés.

Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. Marcel Levindrey. Je le maintiens.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Levindrey repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Penoy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-14.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Je serai bref, monsieur le ministre.

Vous venez de dire que le problème des indemnités allait trouver une solution; mais les crédits, aux articles 1er et 2 sont en diminution. Or, en 1953 comme en 1952, nous avons dû déplorer des retards anormaux de mandatement.

Quant aux crédits de l'article 3, inchangés par rapport à 1953, ils demeurent insuffisants.

Votre prédécesseur avait souhaité pouvoir doter les conducteurs de chantiers et agents de travaux d'un statut particulier. Vous venez de répondre à cette question.

Je disais tout à l'heure qu'il y avait des menaces dans l'air. Si ces menaces n'émanent pas de l'organisation nationale, il n'en est peut-être pas de même sur le plan essentiellement départemental.

C'est ainsi que j'ai reçu une lettre dont je vais vous donner la teneur.

Un syndicat régional d'agents de travaux et de conducteurs de chantiers me signale que les indemnités de déplacement n'ont pas été payées en septembre, octobre et novembre; que les indemnités pour travaux spéciaux n'ont pas été payées pour septembre, octobre et novembre; que les indemnités pour usage de vélomoteurs, cyclomoteurs et bicyclettes pour kilomètres parcourus n'ont pas été payées en août, septembre, octobre et novembre.

Les heures supplémentaires effectuées en septembre n'ont pas été payées.

Lorsque vous dites que les crédits sont suffisants, je m'étonne qu'il y ait de tels retards dans les payements.

L'auteur de la lettre ajoute:

« Je vous demande de bien vouloir intervenir à nouveau auprès de M. le ministre et lui faire savoir qu'en signe de protestation contre le non-payement régulier de nos diverses indemnités, ainsi que le mauvais esprit montré à notre égard pour notre classement dans la catégorie des services actifs, nous refuserons toute heure supplémentaire et déplacement pendant la période de neige et verglas, si elle se produit, nous contentant de respecter l'horaire établi par les services compétents, savoir 8 heures 15 à 16 heures 15 avec une heure trente d'arrêt pour le repas de midi.

« Vous savez que ce n'est pas avec des promesses que les agents de travaux et conducteurs de chantiers peuvent payer leurs fournisseurs et nous en avons assez d'être relégués comme les derniers des fonctionnaires. »

Un paragraphe spécifie que ces agents assureront la sécurité des passagers dans toute la mesure du possible, ne voulant pas s'attaquer aux usagers de la route, ce qui prouve que ces fonctionnaires ne sont pas dénués de conscience professionnelle.

Celle-ci, cependant, s'amenuisera sans aucun doute si l'on ne prend pas les mesures nécessaires.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je rends hommage, comme vous, monsieur Penoy, à l'esprit qui anime le personnel dont vous avez parlé.

Mais permettez-moi de vous dire que, tout à l'heure, dans une réponse à l'un d'entre vous, j'ai signalé que les frais de déplacement versés à ces agents avaient été, de mon propre chef, augmentés dans la limite des crédits dont je disposais.

M. René Penoy. Je voudrais bien que ces indemnités soient payées régulièrement parce que les retards enregistrés depuis plusieurs mois sont vraiment pénibles.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je prends acte de votre désir.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Penoy ?

M. René Penoy. Oui, monsieur le président.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous me comblez !

D'une part, vous me demandez des augmentations de traitements et, d'autre part, vous diminuez sans cesse mes crédits!

M. René Penoy. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je vous remercie, monsieur Penoy.

M. Mondon a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-14.

La parole est à M. Michel Jacquet pour défendre l'amendement.

M. Michel Jacquet. Cet amendement, qui a le même objet que celui de M. Penoy, tend à demander à M. le ministre des travaux publics d'accorder des indemnités pour travaux spéciaux, déneignement, goudronnage.

Ces indemnités sont actuellement de l'ordre de 13 à 25 francs par jour. Nous demandons qu'elles soient portées à 75 et 100 francs par demi-journée de travail.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous avez satisfaction.

J'ai dit déjà que les indemnités pour déneigement pouvaient être portées à 60 et 75 francs.

M. Michel Jacquet. Dans ces conditions, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je vous remercie, monsieur Jacquet.

M. de Villeneuve a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-14.

La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. J'ai déjà défendu cet amendement, monsieur le président.

M. le président. Vous le retirez ?

M. Frédéric de Villeneuve. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 31-14 au nouveau chiffre de 600.313.000 francs résultant de l'adoption des amendements de MM. Marcel Noël et Levindrey votés précédemment.

(*Le chapitre 31-14, mis aux voix, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-15. — Ponts et chaussées. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers. — Salaires et accessoires de salaires, 1.536.346.000 francs. »

M. Dufour a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-15.

La parole est à M. Dufour.

M. André Dufour. Lors de la discussion du budget de 1953, le problème des salaires des ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées avait été évoquée. Des promesses avaient été faites en vue d'une amélioration.

Or, ces ouvriers sont encore payés par référence, tantôt à la convention collective des travaux publics et du bâtiment de leur département, tantôt à celle de la métallurgie, voire des transports. Certains sont payés au taux de la dernière classe des agents de travaux, d'autres sont fonctionnaires.

Les promesses n'ont pas été tenues. Une circulaire ministérielle dont l'élaboration a duré plus d'un an vient de paraître, mais elle ne saurait être la conclusion de ces promesses.

Elle normalisera, certes, quelque peu les salaires des ouvriers en les rattachant en principe aux salaires des travaux publics et du bâtiment et en maintenant certains points de la situation actuelle. Par contre, elle déclasse d'un échelon les chauffeurs poids lourds et réduit extrêmement le nombre des ouvriers hautement qualifiés.

De plus, son application implique une augmentation de crédits au chapitre 31-15. Or, aucun crédit supplémentaire n'est prévu pour 1954 alors que l'évaluation correcte, actuellement faite par l'administration, de la référence aux salaires des travaux publics de la région parisienne, impliquerait une augmentation de crédits de 140 millions de francs.

La situation de ces ouvriers reste toujours équivoque, alors que les techniques de la route s'orientent vers la mécanisation. Il apparaît normal aux ouvriers permanents des parcs et ateliers d'avoir un salaire national avec échelonnement indiciaire identique.

Le coût de l'opération ne serait d'ailleurs pas très différent de la correcte application de salaires par référence à la convention collective des travaux publics et du bâtiment de la région parisienne.

Je rappelle que l'Assemblée nationale avait adopté par 411 voix notre amendement de l'année dernière. Il demeure valable pour 1954. C'est pourquoi, de nouveau, nous demandons à l'Assemblée d'adopter notre amendement.

M. le président. Je suis saisi d'un amendement déposé par M. Levindrey tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-15.

La parole est à M. Levindrey.

M. Marcel Levindrey. En déposant cet amendement, nous avons voulu appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics sur l'insuffisance des salaires des ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées, comme vous l'a rappelé tout à l'heure mon collègue Dufour.

Le 24 octobre dernier, votre prédécesseur avait envisagé l'application, aux intéressés, du régime des arsenaux, permettant d'accorder les salaires prévus à la convention collective des travaux publics et du bâtiment de la région parisienne.

Or, cette promesse n'a pas été tenue.

Aucun crédit supplémentaire n'est prévu, à cet effet, dans le budget, alors que les évaluations faites par votre administration estiment qu'un crédit de 140 millions serait nécessaire.

Par ailleurs, les mesures que vous proposez de mettre en application par circulaire sont appelées à défavoriser certaines catégories de personnel, notamment les chauffeurs de véhicules poids lourds. Elles prévoient, en outre, la réduction du nombre des ouvriers hautement qualifiés.

Il nous serait particulièrement intéressant de connaître votre opinion, monsieur le ministre, et vos intentions à l'égard d'un personnel particulièrement digne d'intérêt.

M. le président. M. Penoy a déposé un amendement au chapitre 31-15 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

Cet amendement a le même objet que les précédents.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Effectivement, cet amendement a le même objet que les autres amendements déposés sur ce chapitre.

Je dois souligner, cependant, que j'ai déjà déposé une proposition de résolution au sujet des salaires des ouvriers des parcs.

Les promesses faites par M. le ministre, le 24 octobre 1952, n'ont pas encore été tenues, concernant l'unification de ces salaires sur le plan national.

Le temps qui est imparti à mon groupe ne me permet pas de développer mon argumentation. Aussi n'irai-je pas au delà pour exprimer mon sentiment et je demande à l'Assemblée d'adopter mon amendement que je n'accepterai pas de retirer puisque M. le président met les amendements aux voix en bloc. Dans ces conditions, je ne retirerai plus les miens.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Les mesures actuellement en vigueur ont été prises en accord avec le personnel.

Si, en ce qui concerne les chauffeurs qui étaient compris dans une catégorie surclassée, les avantages ont été maintenus à ceux qui en étaient les bénéficiaires, les nouvelles dispositions ne s'appliquent qu'à ceux qui entrent actuellement en fonction.

Dans ces conditions, l'émotion que semblent traduire vos interventions, est de nature assez minime.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le texte commun des amendements de MM. Dufour, Levindrey et Penoy tendant à une réduction globale de 1.000 francs.

(*Le texte commun, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 31-15, au chiffre de 1.536.345.000 francs.

(*Le chapitre 31-15, mis aux voix à ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-16. — Ponts et chaussées. — Ouvriers titulaires des départements d'outre-mer. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 67.185.000 francs. »

La parole est à M. Valentino.

M. Paul Valentino. Monsieur le ministre, je ne déposerai pas de demande de réduction de crédit. Je crois que l'âge incline à la bienveillance et qu'il suffit de présenter des revendications justifiées pour mériter la vôtre.

Il a été parlé des salaires des ouvriers des parcs des travaux publics de l'Etat en France. Dans les départements d'outre-mer, depuis la loi d'assimilation, l'Etat a hérité des anciens ateliers qu'avaient organisés les colonies.

Dans chaque colonie existait un statut particulier puisque c'était le conseil général qui établissait un règlement. A la Guadeloupe, il y avait deux catégories d'ouvriers, les ouvriers ordinaires qui étaient des ouvriers permanents, et des ouvriers d'élite qu'on appelait des ouvriers commissionnés et qui avaient droit au congé en métropole comme tous les fonctionnaires du département.

Depuis l'assimilation, ces ouvriers commissionnés rencontrent de nombreuses difficultés pour obtenir leur congé. Je veux vous dire une chose qui mérite votre accord. Le Gouvernement a commis beaucoup d'erreurs dans ce nouveau département. C'est par des contacts avec le peuple de France lui-même que les ouvriers pourront arriver à oublier les erreurs du Gouvernement.

Par conséquent, si vous faites en sorte que les ouvriers permanents des ateliers des ponts et chaussées dans les départements d'outre-mer arrivent à bénéficier des congés qui leur étaient accordés auparavant et viennent tous les cinq ans passer six mois en métropole, ils verront que le peuple de France vaut mieux que son Gouvernement et cela rendra service à la France.

M. le président. La parole est à M. Gaumont.

M. Edouard Gaumont. Chaque année, j'interviens sur ce chapitre en raison de l'existence, en particulier dans le département que je représente, d'un problème assez irritant parce que, depuis le temps qu'il est posé, il n'a pu être résolu. Il concerne quelques ouvriers d'art et quelques employés subalternes des ponts et chaussées.

Je serais heureux, monsieur le ministre, qu'enfin on se penchât sur ce problème pour le résoudre efficacement et définitivement.

J'ajoute que des fonctionnaires des ponts et chaussées mis à la retraite depuis de nombreuses années n'ont pu voir, jusqu'à présent, liquider leur retraite par votre ministère.

Vous sentez bien, monsieur le ministre, qu'un problème humain se trouve posé. Je ne citerai pas de cas particulier car ce ne serait pas décent. Mais j'ai écrit plusieurs fois à vos services, qui m'ont d'ailleurs répondu, pour exposer la situation exceptionnelle de vieux serviteurs de votre ministère qui attendent depuis des années la péréquation ou la liquidation de leur pension. Je vous supplie de donner des instructions pour que cette question soit réglée rapidement et définitivement.

M. le président. La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. J'appuie les observations de M. Gaumont. La question est irritante. Les bonnes paroles ne suffisent plus, il faut qu'une aide substantielle nous soit accordée.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je promets de m'intéresser aux questions que MM. Gaumont et de Villeneuve ont soulevées et de les suivre de très près.

Si je suis d'accord pour reconnaître la valeur du peuple de France, M. Valentino comprendra que je ne puisse approuver l'opinion peu flatteuse qu'il a du Gouvernement.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

M. Valentino a soulevé également une question fort intéressante et que j'ai notée avec soin. Je lui suis tout au moins reconnaissant de ne pas avoir déposé un amendement portant réduction indicative de 1.000 francs.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-16, au chiffre de 67.185.000 francs.

(*Le chapitre 31-16, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-17. — Ponts et chaussées. — Services annexes. — Rémunérations principales, 26.432.000 francs. »

M. Midol a déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Nous constatons que l'on a supprimé huit emplois d'assistants techniques auxiliaires, d'où une économie de 1.680.000 francs, et que l'on a créé deux emplois d'ouvriers qualifiés de première catégorie et trois emplois d'ouvriers qualifiés de deuxième catégorie nécessitant une augmentation de 1.555.000 francs. Au total, c'est une diminution de 125.000 francs dans le budget.

Il aurait pourtant fallu créer huit emplois de première catégorie et inscrire à cet effet un crédit de 2.680.000 francs, d'où une augmentation de l'article 2 du chapitre 31-17 de 1 million de francs.

Mais, comme je crains qu'on m'oppose l'article 48, j'ai déposé simplement un amendement portant réduction indicative de 1.000 francs et destiné à demander au Gouvernement de prévoir une augmentation de crédit pour la création des huit emplois précités.

M. le président. M. Levindrey a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-17.

La parole est à M. Coutant, pour soutenir l'amendement.

M. Robert Coutant. Cet amendement a le même objet. On peut s'étonner, compte tenu des nécessités du développement du laboratoire central des ponts et chaussées, que des réductions de crédit figurent au budget de 1954.

Notre collègue M. Midol vient d'indiquer que, compte tenu des créations d'emplois qui sont prévues, on aurait dû, en fait, enregistrer une augmentation des crédits, et nous voudrions connaître les moyens dont va disposer maintenant M. le ministre des travaux publics, dans le cadre des crédits qui lui sont alloués, pour la création des emplois qui sont prévus.

L'amendement que nous déposons peut et doit permettre au Gouvernement de rétablir les crédits anciens, afin de donner à l'administration des travaux publics tous les moyens de mener à bien la lourde tâche qui lui incombe.

M. le président. M. Penoy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-17.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. La réduction indicative de cet amendement a un but analogue.

Je suis personnellement d'accord pour les créations d'emplois, mais je ne comprends pas la suppression de huit emplois d'assistants techniques auxiliaires, en raison des tâches importantes du laboratoire national des ponts et chaussées, comme le rappelait, monsieur le ministre, un haut fonctionnaire de votre ministère, qui envisageait même une aide du fonds d'investissement routier au laboratoire national des ponts et chaussées.

En conséquence, puisque ce haut fonctionnaire chargé du service correspondant réclame les crédits dont il aurait besoin sur le fonds d'investissement routier, je ne peux pas concevoir, en raison des tâches du laboratoire national des ponts et chaussées, qui a une renommée internationale, que l'on puisse actuellement réduire les crédits.

C'est la raison pour laquelle je maintiens mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. C'est précisément parce que le laboratoire a besoin de techniciens qu'on a créé cinq emplois nouveaux et, pour gager cette création, qu'on a supprimé huit emplois d'auxiliaires, actuellement vacants.

C'est une compensation pure et simple.

M. le président. Je mets aux voix le texte commun des amendements.

(*Le texte commun, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 31-17, au chiffre de 26.431.000 francs.

(*Le chapitre 31-17, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-18. — Ponts et chaussées. — Services annexes. — Indemnités et allocations diverses, 8.960.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 835.851.000 francs. »

M. Schaff a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy, pour défendre cet amendement.

M. René Penoy. Mon collègue, M. Schaff, momentanément absent, m'a prié de défendre son amendement.

Les agents de la navigation intérieure et des ports maritimes, toujours soumis au statut de 1909, attendent depuis de longues années la publication de leur statut corrigé et adapté à la situation actuelle.

Je ne m'étendrai pas sur la multitude d'injustices existantes et préjudiciables à ce personnel, qu'il me suffise de rappeler qu'aucun personnel de l'Etat ne se trouve lésé plus que ceux qui relèvent de la navigation intérieure et des ports maritimes, sauf peut-être aussi les conducteurs de chantiers et les chefs de travaux dont nous avons parlé tout à l'heure.

Nous estimons que les nombreuses promesses qui ont été faites doivent enfin être concrétisées par la publication de nouveaux textes.

Agir autrement serait extrêmement grave car les promesses faites parfois trop facilement et qui ne sont pas tenues entament le moral et sont préjudiciables à la conscience professionnelle pourtant légendaire dans votre département, monsieur le ministre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Je voudrais demander une précision au Gouvernement.

Si mes renseignements sont exacts, un crédit de 69 millions serait nécessaire pour le payement de l'indemnité spéciale progressive pour bas salaires aux agents des sociétés de traction sur les voies navigables.

Or, je n'ai pas connaissance qu'un crédit équivalent soit prévu dans le projet de budget qui nous est soumis.

J'aimerais savoir du Gouvernement si les dispositions sont prévues et si ce payement pourra être assuré.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je regrette que M. le secrétaire d'Etat au budget ne soit pas présent. Je lui ai posé moi-même la question et, s'il est d'accord sur le principe pour faire figurer cette dépense dans les crédits de répartition des fonctionnaires, la seule divergence qui puisse exister entre nous porte sur le montant mais je crois que nous sommes d'ailleurs très près l'un de l'autre.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Nous retenons l'assurance que le nécessaire sera fait et le payement assuré.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous avez parlé de 69 millions. Je ne sais si cette somme sera retenue. Je vous donne mon accord sur le principe, en disant que ces fonds seront prélevés sur les crédits de répartition.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Cela me suffit, monsieur le ministre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Schaff.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-31, au chiffre de 835.850.000 francs.

(*Le chapitre 31-31, mis aux voix à ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-41. — Chemins de fer et transports. — Personnel du contrôle. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 70 millions de francs. »

La parole est à M. Guérard.

M. Pierre Guérard. Monsieur le ministre, je veux simplement vous demander quelles dispositions sont prises à votre ministère pour renforcer la sécurité routière. Vous savez qu'en 1952 le nombre des accidents graves s'est accru dans la proportion de 10 p. 100 par rapport à l'année précédente. Il y a eu sur nos routes plus de 4.000 tués et 23.000 blessé graves.

Je fais deux remarques. Le texte de base régissant actuellement la circulation routière est encore la loi du 30 mai 1951 modifiée depuis, mais qui demeure, je le répète, le texte de base.

Votre ministère ferait bien d'activer l'aboutissement du projet de loi n° 3227 d'ailleurs à l'étude, je crois, dans l'une de nos commissions, de manière que le nouveau code de la route puisse enfin être publié.

Il n'existe en France, à ma connaissance, aucun organisme officiel pour rechercher, préconiser et au besoin imposer les mesures utiles à l'amélioration de la circulation routière alors qu'en Angleterre les pouvoirs publics ont, paraît-il, consacré à cette tâche une somme de un million de livres par an. Cependant, le champ des investigations est étendu: aménagement intérieur des véhicules, meilleur conditionnement des phares, port obligatoire du casque par les motocyclistes, contrôle des vitesses, blocage automatique des compteurs, etc... Ce sont autant de sujets d'études qui pourraient être confiés à des techniciens compétents moyennant le soutien des pouvoirs publics.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'envisager ce qui pourrait être fait dans cet ordre d'idées pour renforcer notre sécurité routière.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. M. Guérard ne s'étonnera pas si je ne prends pas la responsabilité du texte actuellement soumis à la commission qui peut en poursuivre la mise au point pour en assurer l'aboutissement dans un délai rapide.

J'ai envoyé hier au conseil d'Etat le nouveau code de la route enfin terminé. Je réponds ainsi en partie aux préoccupations de M. Guérard.

D'autre part, l'aménagement de certaines voies et de certaines routes peut, dans une large mesure, vous donner satisfaction. L'administration des travaux publics s'en est préoccupé.

M. le président. M. de Villeneuve a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-41.

La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. Mon amendement a le même objet que ceux déposés auparavant en ce qui concerne le personnel des chemins de fer.

Par conséquent, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-41 au chiffre de 70 millions de francs.

(*Le chapitre* 31-41, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-42. — Chemins de fer et transports. — Organismes centraux et comités techniques départementaux des transports. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses. » — (Mémoire.)

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Bien que figurant pour mémoire, les crédits développés après le libellé du chapitre sont insuffisants si l'on veut obtenir une plus grande représentation des usagers dans les comités techniques départementaux et au conseil supérieur des transports.

J'ai adressé il y a quelques jours à M. le ministre une longue lettre où je commentais la décision prise par le conseil général des Ardennes de retirer ses membres du comité technique départemental qui ne représente, selon son avis, qu'une coalition d'intérêts qu'il voulait dénoncer et prouvant que la voix des usagers ne pouvait s'y faire entendre.

Je crois ne pas m'avancer en disant que la commission des moyens de communication dans sa grande majorité a estimé que les comités techniques départementaux ne représentent pas suffisamment les usagers.

Mon amendement tend à vous signaler ces faits et à vous rappeler ma lettre. Dans ces conditions, je ne le maintiens pas.

M. le président. Monsieur Penoy, vous ne pouvez pas déposer un amendement tendant à réduire des crédits qui ne figurent que pour mémoire.

La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. le président de la commission des moyens de communication. Il est exact que dans certains départements on peut regretter des anomalies comme celle que déplore M. Penoy. Mais il est d'autres départements où il a été tenu compte du désir du législateur et du Gouvernement lorsqu'on a créé les nouveaux comités techniques départementaux et où, au contraire, on obtient de bons résultats.

Je pense qu'il est possible, dans l'état actuel des choses, de trouver une solution heureuse dans les départements où les comités ne fonctionnent pas normalement et à la satisfaction des usagers.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le libellé du chapitre 31-42.

(*Le libellé du chapitre* 31-42, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-51. — Institut géographique national. — Rémunérations principales, 538.453.000 francs. »

M. Barthélemy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-51.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. L'article 4 du statut des ouvriers de l'Institut géographique national prévoit l'assimilation de leurs salaires à ceux des ouvriers de l'industrie du livre dans la région parisienne.

Or, les travailleurs de cette industrie bénéficient d'une prime de 16 p. 100 incorporée au salaire.

Les ouvriers de l'Institut géographique national ne bénéficient, pour leur part, d'aucune prime de cette espèce, alors que les fonctionnaires de leur administration perçoivent une prime de rendement et que la décision est prise d'attribuer une prime de productivité au personnel technique de l'Institut géographique national.

Seul, le personnel ouvrier demeure donc écarté du bénéfice de ces dispositions, auxquelles le directeur de l'Institut géographique national et le ministre des travaux publics ont manifesté leur approbation sous la forme de l'incorporation dans le salaire de base de la prime fictive actuelle.

C'est cette incorporation que nous demandons, ainsi que l'attribution d'une véritable prime de productivité, amplement justifiée par la haute qualification de ce personnel, comme en témoigne la progression constante des indices de production de l'Institut géographique national.

Des raisons d'équité justifient pareillement l'octroi d'une indemnité pour travaux spéciaux aux travailleurs des reproductions et tirages, dont l'excellente technique et la célérité d'exécution permettent la conclusion d'importants marchés particulièrement intéressants.

En votant notre amendement, vous encouragerez un service qui mérite de ne plus être négligé comme il l'a été jusqu'à présent.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Barthélemy.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-51 au nouveau chiffre de 538.452.000 francs, résultant de l'adoption de l'amendement de M. Barthélemy.

(*Le chapitre* 31-51, *mis aux voix avec ce nouveau chiffre, est adopté.*)

« Chap. 31-52. — Institut géographique national. — Indemnités et allocations diverses, 34.547.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-53. — Institut géographique national. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires, 355.326.000 francs. »

M. Gabelle a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à Mme Francine Lefebvre, pour soutenir cet amendement.

Mme Francine Lefebvre. M. Gabelle, empêché, m'a demandé de faire part à M. le ministre des observations qu'il avait à formuler.

Suivant les termes de l'article 4 du statut du personnel de l'institut géographique national, les salaires de ces ouvriers doivent être basés sur ceux du secteur privé de la profession parisienne du livre.

Mais, en fait, les salaires de base de ce personnel sont inférieurs de 19 p. 100 à ceux du secteur privé.

Les avantages accordés aux salariés de l'Etat justifiant un abattement de 3 p. 100 admis de part et d'autre, la différence est actuellement compensée par l'octroi d'une prime uniforme de 16 p. 100, dite « prime de rendement ».

Pourquoi une telle complication dont le seul résultat pratique est d'ajouter une ligne sur la fiche de paye des ouvriers et d'occasionner des travaux de comptabilité supplémentaires sans la moindre justification ?

Une prime uniforme et constante de 16 p. 100, dont le seul but est d'ajuster les salaires de base sur ceux du secteur privé, conformément à l'article 4 du statut, ne peut pas être sérieusement qualifiée de prime de rendement.

Je demande, monsieur le ministre, l'intégration de la prime actuelle dans les bases de salaire.

Rien ne me paraît pouvoir raisonnablement s'opposer à cette simplification, étant donné surtout que vous avez, je crois, déjà envisagé et proposé vous-même cette solution.

En matière de productivité, il convient de signaler que le personnel administratif de l'Institut géographique national bénéficie d'une prime suivant les dispositions de l'arrêté du 29 décembre 1951 et que le personnel technique de cet établissement vient de bénéficier tout récemment des dispositions du décret du 23 novembre dernier publié au *Journal officiel* du 28 novembre et allouant des primes de rendement et de service à ces fonctionnaires.

Monsieur le ministre, j'espère que les ouvriers ne seront pas les seuls à ne pas bénéficier d'une véritable prime de productivité en usage d'ailleurs dans l'industrie privée du livre, même lorsque celle-ci exécute — ce qui arrive — des travaux pour le compte de l'Institut géographique national.

C'est pourquoi, en toute logique et conformément au statut dont ils dépendent, les conditions de travail des ouvriers de l'Institut géographique national doivent être définies dans le même esprit.

Tel est l'objet de l'amendement qui avait été déposé par M. Gabelle et que j'ai eu l'honneur de défendre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En réalité, l'intervention de Mme Francine Lefebvre participe du même esprit et a le même objet que l'amendement qui vient d'être défendu par M. Barthélemy.

Les questions que vous avez soulevées, madame, n'ont pas échappé à mes services. Nous sommes en pourparlers avec le ministère des finances pour régler une situation qui, à première vue, paraît un peu contradictoire.

Je ne puis vous en dire davantage aujourd'hui. C'est une question qui, probablement, pourra être réglée vers la fin de l'année.

M. le président. Madame Francine Lefebvre, retirez-vous votre amendement ?

Mme Francine Lefebvre. Pour aider M. le ministre des travaux publics auprès de son collègue des finances, je préfère le maintenir.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Un amendement ayant le même objet a déjà été adopté.

Mme Francine Lefebvre. Notre indication sera plus formelle si l'Assemblée adopte mon amendement.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous préviens que tout à l'heure, je demanderai le scrutin.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Gabelle, qui vient d'être défendu par Mme Francine Lefebvre.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-53 au nouveau chiffre de 355.325.000 francs résultant de l'adoption de l'amendement de M. Gabelle.

(*Le chapitre* 31-53, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-61.— Direction générale du tourisme. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 34.213.000 francs. »

M. le rapporteur. Je demande que ce chapitre soit réservé pour être examiné par la commission des finances parce qu'il est touché par la lettre rectificative.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il n'y a pas d'incidence financière.

M. le rapporteur. La commission des finances n'a pas pu prendre connaissance de la lettre rectificative et désire examiner ces créations d'emplois.

M. le président. La réserve est de droit.

En conséquence, le chapitre 31-61 est réservé.

« Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 3.261 millions 972.000 francs. »

M. le rapporteur. Pour la même raison, nous demandons que le chapitre 31-91, qui est compris dans la lettre rectificative, soit réservé.

M. le président. La chapitre 31-91 est réservé.

Je donne lecture du chapitre 32-91:

2e *partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations.*

« Chap. 32-91. — Pensions et retraites. — Prestations et versements de l'Etat, 56 millions de francs. »

M. Penoy demande la disjonction de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Je retire ma demande de disjonction car le Gouvernement, dans la lettre rectificative, a apporté des modifications à l'article 10. Nous en reparlerons au moment où nous examinerons les chapitres réservés.

M. le président. La demande de disjonction est retirée.

Je mets aux voix le chapitre 32-91, au chiffre de 56 millions de francs.

(*Le chapitre* 32-91, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 33-91:

3e *partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.*

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 5.469.974.000 francs. »

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le chapitre 33-91 doit être réservé de la même façon que les chapitres 31-61 et 31-91 qui viennent de l'être, à la demande de M. le rapporteur.

M. le rapporteur. D'accord.

M. le président. En conséquence, le chapitre 33-91 est réservé.

« Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 43.804.000 francs. »

M. Dufour a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 33-92.

La parole est à M. Dufour.

M. André Dufour. Mon amendement a pour objet de présenter quelques observations sur les différentes affectations des crédits inscrits à ce chapitre.

En ce qui concerne le service médico-social, la somme de 4.937.000 francs ne permet pas une organisation minima de la prévention sociale, de visites périodiques de dépistage, pour lesquelles la dispersion infinie dans le personnel, agents de travaux et conducteurs de chantiers, entraîne des frais supplémentaires, mais qui sont indispensables pour le maintien d'un niveau sanitaire excellent.

Pour les colonies de vacances, en réduisant le crédit de 1953, on ne tient pas compte du nombre croissant des demandes: 1.000 places environ sont offertes pour les enfants d'un personnel comptant 67.000 agents.

Quant à la somme de 2.500.000 francs affectée au titre de secours, nous pensons que pour un effectif aussi nombreux elle ne permet pas d'envisager des secours susceptibles de soulager véritablement des cas de misère tragique résultant de la maladie, d'accidents de personnes à charge, infirmes, etc., d'autant plus qu'aux prestataires éventuels en activité, il faut ajouter les retraités, veuves ou invalides.

Enfin, en ce qui concerne la société de secours mutuels, le crédit global de 1952 pour les prestations et versements facultatifs avait subi une amputation autoritaire de l'ordre de 17 millions de francs, au détriment de la société de secours

mutuels. Ce crédit global était d'ailleurs inférieur de 15 millions à celui de 1951. C'est pourquoi nous désirons un relèvement substanciel sur la base minimum de 1951.

Cette pénalisation a mis la société de secours mutuel dans l'obligation de percevoir en cours d'année un double mois de cotisation, mesure d'autant plus sensible que la masse des adhérents de cette jeune société est constituée par des agents de travaux dont les traitements sont si bas qu'il fallut y ajouter un complément pour porter le salaire mensuel au minimum interprofessionnel garanti de 20.000 francs.

En 1953, il a fallu encore augmenter le taux des cotisations.

Cette société de secours, nouvellement créée, ne peut pas développer ses œuvres préventives et au moins améliorer celles qu'elle peut gérer: colonies de vacances et maison de repos — une seule maison de repos de 8 chambres, adjointe à une colonie de vacances pour les personnels du ministère des travaux publics, c'est-à-dire pour 67.000 agents!

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'adopter notre amendement.

M. le président. M. Levindrey a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 33-92.

La parole est à M. Levindrey.

M. Marcel Levindrey. Comme M. Dufour, je crois devoir rappeler que, dans le budget de 1952, le crédit global affecté aux prestations et versements facultatifs a subi une réduction de 17 millions de francs, qui a été supportée par la caisse de secours mutuels.

Ce crédit était déjà inférieur de 15 millions à celui qui était inscrit au budget de l'année 1951.

Ces mesures restrictives ont gêné considérablement la gestion de la caisse de secours mutuels qui a dû augmenter la cotisation de ses adhérents qui sont cependant de condition modeste.

D'autre part, les autres œuvres sociales du ministère des travaux publics — service médico-social et colonies de vacances — sont affectées par l'insuffisance des prévisions budgétaires annuelles.

En raison de la dispersion des agents de travaux et des conducteurs de chantier, il ne peut être établi de comparaison avec les autres administrations, en ce qui concerne le fonctionnement du service médico-social.

Les demandes de relèvement de crédit nous paraissent donc justifiées.

En outre, au lieu d'être réduits, les crédits des colonies de vacances auraient dû être relevés. Cette réduction est d'autant plus inopportune qu'il n'a pu être, jusqu'ici, donné satisfaction aux nombreuses demandes de séjour adressées par les familles, par suite du cadre budgétaire trop restreint de cette œuvre.

Nous nous étonnons donc que le ministère des travaux publics n'ait pas prévu un relèvement important de ce crédit.

M. le président. M. Penoy a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 33-92.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Je n'ai pas l'intention d'insister puisque mon amendement a le même objet que ceux qui viennent d'être défendus.

Je veux simplement souligner que j'avais déjà parlé longuement de cette question lors de la discussion budgétaire de l'année dernière, et que l'augmentation des cotisations de 1953 pour les personnes affiliées aux différents organismes de secours mutuels montre péremptoirement que l'aide de votre ministère n'est pas suffisante en ce qui concerne soit la prévention des maladies, soit les sociétés de secours mutuels.

Aussi, je m'associe à mes deux collègues et je maintiens mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je partage les préoccupations de nos collègues. Un effort a été fait. Mais il est limité — je le regrette — aux possibilités budgétaires.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances avait elle-même opéré une réduction indicative sur le crédit de ce chapitre pour demander à M. le ministre des travaux publics de bien vouloir contrôler d'une façon plus stricte l'accès des cantines dépendant de son ministère.

M. le président. Je mets aux voix le texte commun des amendements de M. Dufour, M. Levindrey et M. Penoy.

(*Le texte, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Marcel David a déposé un amendement tendant à rétablir les crédits proposés par le Gouvernement au chapitre 33-92.

La parole est à M. Sibué, pour soutenir l'amendement.

M. Louis Sibué. M. Marcel David, empêché, m'a demandé de défendre son amendement. Ce dernier se justifie, après les observations présentées par la commission des finances et après la déclaration que pourrait faire M. le ministre, notamment en ce qui concerne les abus qui peuvent être constatés dans la fréquentation des cantines, par le désir de rétablir le crédit initial.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande, bien entendu, le rétablissement du crédit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. le rapporteur. La commission accepte.

M. Louis Sibué. Monsieur le ministre, M. David voulait savoir si vous envisagiez des mesures pour surveiller strictement la fréquentation des cantines.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai répondu à M. le rapporteur que j'étais d'accord avec lui. Il m'a signalé un abus que je ferai cesser immédiatement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Marcel David, accepté par le Gouvernement et par la commission.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 33-92 au nouveau chiffre de 43.903.000 francs résultant des amendements qui viennent d'être adoptés.

(*Le chapitre 33-92, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

4e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Matériel et remboursement de frais, 48 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-11. — Ponts et chaussées. — Matériel de bureau, 355.142.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-12. — Ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 454.510.000 francs. »

M. Penoy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le ministre, j'ai l'honneur d'appeler votre attention sur une question qui préoccupe vivement les ingénieurs des travaux publics de l'État — service des ponts et chaussées — qui utilisent leur voiture automobile personnelle dans l'intérêt du service qu'ils ont à assurer.

Ces fonctionnaires doivent parcourir constamment les routes et chemins de leur subdivision respective, se rendre aussi souvent qu'il est nécessaire auprès des maires, conseillers généraux et autre personnalités, se trouver encore plus fréquemment sur les chantiers de travaux dont ils sont chargés de suivre et de régler l'exécution. Aucun moyen de transport public ne peut leur permettre de faire face à ces obligations impérieuses. Il faut donc, dans l'intérêt des finances nationales, départementales et communales, qu'ils puissent se servir largement de leur voiture automobile personnelle et que celle-ci ait une puissance fiscale convenable, d'autant plus qu'ils sont souvent appelés à se déplacer inopinément et d'urgence.

Or, ils sont remboursés actuellement des frais qu'ils engagent ainsi pour les besoins de leur service dans des conditions devenues beaucoup trop insuffisantes par rapport à ces frais. Le taux des indemnités kilométriques qui déterminent le montant de ces remboursements sont basés sur le décret n° 49-439 du 30 mars 1949. Ils sont variables selon la puissance fiscale de la voiture, le nombre d'habitants de la résidence et sont sensiblement plus réduits pour les kilomètres parcourus audelà de cinq mille par an.

Les taux devraient être majorés, depuis le 1er janvier 1952, de 40 p. 100 au moins en ce qui concerne les frais afférents aux premiers 5.000 kilomètres, et de 80 p. 100 pour ceux relatifs aux kilomètres parcourus au-dessus de cinq mille.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

C'est, en effet, dans ces proportions que les frais d'emploi d'une automobile ont augmenté depuis le 1er avril 1949.

Cette constatation fait apparaître le sacrifice matériel que les ingénieurs des T. P. E. doivent consentir pour assurer convenablement leur service, et quand j'évoque la situation des ingénieurs T. P. E. je pourrais parler aussi des adjoints techniques des ponts et chaussées qui sont en subdivision.

Malgré leur attachement à leurs devoirs professionnels, ils ne pourront pas toujours supporter ce sacrifice et se trouveront donc dans l'impossibilité de continuer à utiliser leur voiture personnelle pour les besoins du service.

J'ai cru devoir vous faire part de cette éventualité pour que, sans tarder, les taux en vigueur des indemnités kilométriques allouées aux ingénieurs des T. P. E. pour le remboursement des frais d'utilisation de leur voiture personnelle dans l'intérêt du service, soient relevés dans les proportions indiquées ci-dessus et sans que les conditions actuelles de cette utilisation soient modifiées dans un sens restrictif.

L'état de choses actuel, vous n'en doutez pas, est préjudiciable au service.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je considère que l'utilisation des voitures particulières présente un avantage certain pour l'administration.

Encore faut-il que ceux qui empruntent leur voiture personnelle pour la mettre à la disposition de leur service aient une rémunération juste.

Il est certain qu'actuellement ce n'est pas le cas.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Penoy.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-12 au nouveau chiffre de 454.509.000 francs résultant de l'amendement qui vient d'être adopté.

(*Le chapitre 34-12, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Remboursement de frais, 727.553.000 francs. »

M. Barthélemy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Le décret du 21 mai a majoré de 50 p. 100 les indemnités mensuelles d'entretien et de première mise pour les bicyclettes.

Il a créé une indemnité kilométrique de 2,50 francs, 3,50 francs et 4 francs, selon les conditions, pour l'utilisation de bicyclettes à moteurs et de vélomoteurs, indemnité qui n'est pas payée en tenant compte de l'utilisation d'une bicyclette à moteur auxiliaire.

Mais le crédit prévu est manifestement insuffisant, ce qui ne manquera pas d'aboutir à une réduction du kilométrage d'ensemble.

De plus, les indemnités dues pour le remboursement de frais sont toujours payées avec des retards considérables de plusieurs mois au détriment de catégories modestes dont les salaires sont très bas.

Les majorations prévues par le décret n° 53-511 ne se traduisent pas par une majoration similaire des crédits affectés à ce chapitre, ce qui veut dire que la majoration de 30 p. 100 prévue ne sera pas réalisée.

En présentant ces observations, notre amendement tend à inviter le Gouvernement à faire bénéficier les agents de travaux et les conducteurs des ponts et chaussées de la réglementation commune aux autres fonctionnaires en ce qui concerne le taux et les modalités d'attribution des indemnités de remboursement de frais et de déplacements.

M. le président. M. Levindrey a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 34-13.

La parole est à M. Levindrey.

M. Marcel Levindrey. Notre amendement a un objet analogue à ceux de M. Barthélemy et de M. Penoy.

Au chapitre 34-13, concernant le remboursement de frais des conducteurs de chantiers et agents de travaux, un crédit de 50 millions de francs est inscrit pour permettre l'ajustement aux besoins, compte tenu du décret n° 53-511 du 21 mai 1953 relatif aux modalités de remboursement des frais engagés par les personnels civils de l'Etat à l'occasion de leurs déplacements.

Ces mesures sont insuffisantes. Il sera impossible de tenir compte des relèvements envisagés par le décret du 21 mai qui porte sur l'indemnité mensuelle, sur l'indemnité de première mise de vélo, sur l'indemnité kilométrique pour bicyclette à moteur et pour vélomoteur.

L'examen de ces prévisions conduit à constater qu'il sera impossible de rembourser exactement les frais occasionnés par des déplacements cependant fréquents et parfois difficiles dont les agents intéressés seront obligés de restreindre le kilométrage, ce qui est inadmissible.

D'autre part, les retards apportés dans le règlement des mémoires mensuels ne peuvent se justifier. On ne s'explique pas que les services comptables n'apportent pas plus de célérité dans le mandatement, surtout lorsqu'on sait que l'examen des justifications produites par les intéressés est particulièrement facile.

On ne conçoit pas que des agents de condition modeste soient obligés de faire des avances importantes pour assurer leur service. On comprend ainsi le mécontentement des conducteurs et des agents de travaux.

Aussi, il nous paraît équitable de vous demander, monsieur le ministre, d'appliquer intégralement la majoration prescrite par votre prédécesseur dans le décret du 21 mai 1953 et de donner des instructions à vos services pour hâter le règlement des frais de déplacement.

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Les mesures nouvelles sont insuffisantes et entraîneront une réduction des kilomètres parcourus, ce qui nuira à la bonne exécution du service.

Ce sont des économies qui peuvent apparaître sur le plan budgétaire, mais je ne suis pas certain du tout que les économies réalisées sur des indemnités de ce genre vont dans le sens des économies réelles.

Je ne renouvelle pas l'intervention que j'ai faite à ce sujet au chapitre 31-14 afin de ne pas lasser l'Assemblée, mais je demande que mon amendement soit joint à ceux de mes collègues.

M. le président. M. Mondon a également déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 34-13.

La parole est à M. Michel Jacquet, pour soutenir l'amendement.

M. Michel Jacquet. Cet amendement a exactement le même objet que ceux de mes collègues, et je demande à l'Assemblée de l'adopter.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La situation budgétaire n'a pas permis de donner sa pleine efficacité à l'arrêté de mon prédécesseur.

Je prie cependant l'Assemblée de noter que, il y a deux mois environ, l'indemnité de bicyclette a été portée de 250 à 350 francs.

M. le président. Je mets aux voix le texte commun des amendements de MM. Penoy, Barthélemy, Levindrey et Mondon tendant à une réduction indicative de 1.000 francs.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-13 au nouveau chiffre de 727.552.000 francs résultant de l'adoption des amendements.

(*Le chapitre 34-13, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-14. — Ponts et chaussées. — Services annexes. — Matériel et remboursement de frais, 43 millions 490.000 francs. »

M. Penoy a déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Il conviendrait que l'on rétablisse le crédit de l'article 2 de ce chapitre, concernant le laboratoire central des ponts et chaussées.

La réduction de 31 p. 100 envisagée est vraiment excessive. Au moment où l'on développe les techniques spécialisées, peut-on diminuer le nombre des techniciens ?

J'ai exposé précédemment l'opinion d'un haut fonctionnaire sur la tâche écrasante de ce laboratoire de renommée mondiale.

J'espère qu'il suffira de poser la question pour qu'elle reçoive une solution satisfaisante.

M. le président. M. Coutant a déposé un amendement qui tend également à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 34-14.

La parole est à M. Coutant.

M. Robert Coutant. Mon amendement a le même objet que celui de M. Penoy, et je fais miens ses arguments.

Nous avons vu tout à l'heure, au moment de l'examen des crédits relatifs au personnel, tout l'intérêt que représente le laboratoire central des ponts et chaussées. Il est bien évident que le rétablissement du crédit de l'article 2 du chapitre 34-14 s'impose.

M. le président. M. Quinson a déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 34-14.

La parole est à M. Gaumont, pour soutenir l'amendement.

M. Edouard Gaumont. J'attire l'attention de M. le ministre sur le fait que le crédit pour l'octroi de bourses d'entretien non remboursables accordées aux élèves de l'Ecole nationale des ponts et chaussées n'a pas changé depuis plusieurs années.

Ce crédit n'est que de 2.200.000 francs et il ne permettra d'accorder des bourses ou des demi-bourses qu'à une vingtaine d'élèves, le plafond de chaque bourse étant d'ailleurs limité à 130.000 francs.

Dans les premiers mois de 1952, le ministre de l'éducation nationale a relevé d'environ 70 p. 100 le montant des bourses. L'Ecole nationale des ponts et chaussées avait demandé un relèvement correspondant. Satisfaction ne lui a pas été donnée dans le budget de 1953. Nous le regrettons, car la majorité des élèves de cette école se recrutent dans des milieux assez peu fortunés.

Cette année, par exemple, trente-six demandes de bourses ont été déposées. Après vérification, une seule a été écartée. C'est donc trente-cinq élèves qui avaient besoin de bourses, et le crédit inscrit au budget ne permettra de donner satisfaction qu'à vingt élèves, et encore. Quinze au moins vont donc végéter ou demanderont de gros sacrifices à leur famille.

Pour les bourses aux élèves d'une école analogue, l'Ecole des mines de Paris, le crédit est de 6.288.000 francs, en augmentation sur les budgets précédents. Pourquoi l'Ecole des ponts et chaussées n'est-elle pas aussi bien traitée?

Monsieur le ministre, l'Ecole nationale des ponts et chaussées, que je connais bien, a donné à l'industrie, à l'administration, aux travaux publics, des ingénieurs qui ont fait honneur à leur école et à la France. Donnez à ceux qui leur succéderont le moyen de travailler en toute quiétude à l'obtention de leur diplôme.

Votre meilleure récompense sera de voir un jour ces élèves, devenus de grands ingénieurs grâce à votre compréhension, suivre les traces de leurs aînés. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La situation dont se plaint M. Gaumont est exacte, les élèves de l'Ecole nationale des ponts et chaussées sont défavorisés par rapport à ceux de l'Ecole des mines, et j'en ferai état pour essayer d'obtenir de M. le ministre du budget un crédit plus élevé.

J'informe cependant les auteurs d'amendement concernant le laboratoire qu'il y a lieu d'ajouter aux crédits de ce chapitre les crédits rattachés par voie de fonds de concours, qui viennent ainsi en grossir le montant.

M. le président. Je mets aux voix le texte commun des amendements de MM. Penoy, Coutant et Quinson, tendant à réduire de 1.000 francs le crédit du chapitre 34-14.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 34-14 au nouveau chiffre de 43.489.000 francs, résultant de l'adoption des amendements.

(*Le chapitre 34-14, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 34-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Remboursement de frais, 96.662.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-41. — Chemins de fer et transports. — Matériel et remboursement de frais, 7.258.000 francs. »

La parole est à M. Chassaing.

M. Eugène Chassaing. En présence de l'extension prise par le service des autorails, que la faveur du public ne fait qu'accentuer, je désire, à l'occasion de l'examen de ce chapitre, poser à M. le ministre des travaux publics deux questions.

La première a trait au remplacement des trains par des autorails partout où il y a intérêt à le faire, et particulièrement sur les lignes secondaires où le trafic des voyageurs ne pourrait qu'y gagner.

Etes-vous disposé, monsieur le ministre, à accueillir favorablement les vœux qui vous sont adressés à ce sujet par les collectivités locales, communes et départements?

Voici maintenant ma seconde question: le progrès de la technique permet-il d'envisager la construction et la mise en service à bref délai d'autorails mieux suspendus et moins bruyants que ceux qui circulent sur certaines grandes lignes, celle de Paris à Vichy et à Clermont-Ferrand, en particulier?

L'autorail Paris-Clermont se classe parmi les plus inconfortables. Il n'est pas de panier à salade circulant sur les pavés de Paris qui soumette le corps humain à plus rude épreuve. (*Sourires.*)

Les sièges situés au niveau des boggies sont particulièrement redoutés, mais comment ne pas les utiliser, puisque cet autorail est presque toujours complet, je peux en témoigner?

Depuis longtemps, on demande instamment à la Société nationale des chemins de fer français de le remplacer.

Comme le cas n'est pas unique — il ne faut pas seulement envisager des intérêts particuliers, même départementaux, en la matière —, je prie M. le ministre des travaux publics de faire étudier ce problème avec le désir de donner satisfaction, non seulement à la région du Massif Central, mais à toutes les régions.

A cette satisfaction s'ajouterait, d'ailleurs, la rentabilité qu'assurerait un moyen de transport dont le confort ne serait pas en retard sur la vitesse.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 34-41...

M. Eugène Chassaing. Monsieur le président, j'aurais voulu avoir au moins un mot d'encouragement de M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je me fais un plaisir de répondre à votre appel, monsieur Chassaing.

La Société nationale des chemins de fer français développe son parc d'autorails et de remorques en vue de réaliser des économies sur les lignes secondaires. A cet effet, 525 autorails et 393 remorques ont été commandés depuis la libération.

Il reste à livrer actuellement 197 autorails et 343 remorques. Bien entendu, la Société nationale des chemins de fer français a tenu compte des réclamations et des observations qui lui ont été adressées sur le confort de ses différents véhicules, et elle cherche avec les constructeurs à l'améliorer.

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Sans engager le débat sur la suppression ou le démantèlement presque systématique de certaines lignes, notamment dans la région Est, j'estime que le programme d'autorails est insuffisant pour permettre à la Société nationale des chemins de fer français d'assurer le service sur des lignes qui ne sont pas déclassées.

Je me contente de demander qu'un effort soit fait dans ce domaine.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai l'intention de faire, au cours de la séance de cet après-midi, un exposé d'ensemble sur la Société nationale des chemins de fer français et sur les mesures de coordination.

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Je dois faire observer à M. le ministre et à M. Chassaing que des encouragements ne nous suffisent pas, mais qu'il convient de prendre en considération tous les problèmes de la circulation ferroviaire, même sur les lignes secondaires, et c'est à cette politique particulièrement intéres-

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

sante que je convie les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français. Le problème des lignes secondaires ne peut être résolu que par l'utilisation des autorails.

Je suis par ailleurs d'accord avec M. Chassaing. Nous avons pu constater sur toutes les lignes l'inconfort des autorails, j'en ai fait la douloureuse expérience l'autre jour sur une ligne internationale reliant Genève à Lyon.

Il est décevant d'utiliser sur une ligne secondaire, qui rejoint une ligne de grand trafic, des véhicules aussi inconfortables, ce qui ne peut qu'influer défavorablement sur les résultats économiques d'ensemble de la Société nationale des chemins de fer français.

L'utilisation d'autorails sur les lignes de desserte doit être complétée par des recherches techniques pour la mise en service d'appareils mieux adaptés aux lignes et plus confortables.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. On confond lignes secondaires et chemins de fer secondaires. Cette confusion n'est pas imputable aux députés, mais au ministère des travaux publics, car ce chapitre est mal libellé.

En effet, il est doté de crédits pour participation de l'Etat à des études et travaux de chemins de fer. Or ces crédits sont demandés pour couvrir des dotations et des arriérés de dotations.

Il semble nécessaire de modifier d'une part le libellé de ce chapitre et de fournir chaque année à l'appui des documents budgétaires l'état des participations que le ministère des travaux publics consent aux différentes lignes de chemins de fer secondaires.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. La discussion sur le renouvellement du matériel doit normalement trouver sa place à l'occasion de l'examen d'autres chapitres que nous verrons plus loin, notamment ceux qui ont trait aux crédits d'investissements.

M. le président. La parole est à M. Chassaing.

M. Eugène Chassaing. J'ai bien dit que c'était « à l'occasion de l'examen de ce chapitre » que je me permettais de poser deux questions.

J'ai ensuite demandé à M. le ministre un encouragement. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que je ne serai encouragé que dans la mesure où vous aurez fait quelque chose.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-41, au chiffre de 7 millions 158.000 francs.

(*Le chapitre 34-41, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 34-51. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 112.795.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-52. — Institut géographique national. — Matériel, 185.020.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Le chapitre 34-61 est réservé. La commission doit se réunir à midi pour statuer sur les chapitres réservés.

M. le président. « Chap. 34-91. — Loyers des bureaux et indemnités de réquisition, 31.646.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-91.

(*Le chapitre 34-91, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 34-92. — Achat et entretien de matériel automobile, 136.812.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 229.322.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Les chapitres 35-21 et 35-31 sont réservés.

J'appelle le chapitre 35-32:

5e *partie. — Travaux d'entretien.*

« Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations, 2.449.403.000 francs. »

La parole est à M. Valentino.

M. Paul Valentino. Monsieur le ministre, je sais que vous gérez un ministère technique et que les préoccupations économiques ne sont pas de votre ressort. Néanmoins, ce ministère technique joue un rôle essentiel dans la vie économique de la métropole et des départements d'outre-mer.

Qu'il me soit donc permis d'attirer votre attention sur l'obligation qui vous incombe d'aider l'économie des départements d'outre-mer. Ils doivent importer pour subsister et travaillent pour exporter. C'est dire l'importance des transports, qu'ils soient terrestres ou maritimes.

C'est pourquoi l'équipement des ports, comme leur exploitation, ont pour ces territoires une importance considérable. Ainsi, le problème des salaires est conditionné par le prix de revient des marchandises. Comment expliquer que le prix du déchargement des marchandises dans ces départements, où les salaires sont pourtant plus bas que dans la métropole, soit plus élevé qu'en France ?

Je souhaite que vous portiez votre attention sur ce problème pour revoir les conditions selon lesquelles sont déterminés les tarifs de déchargement, de manière à les ajuster aux possibilités économiques de notre département.

Notre production bananière exige que les fruits arrivent sur les marchés en bonne condition. Ce n'est donc que dans la mesure où l'on ne peut pas faire autrement qu'il faut se résoudre à pratiquer le chargement par aconage.

Basse-Terre est un port ouvert où, par conséquent, on ne peut charger que par le moyen de l'aconage. Quant au port de Pointe-à-Pitre, où les navires viennent à quai, et où, avant la guerre, on chargeait d'assez grosses quantités de bananes, il n'est pas, jusqu'à présent, ouvert au trafic bananier.

Or, pour apporter à Basse-Terre les bananes de la Grande-Terre, on se sert de camions, on use par conséquent de l'essence que nous payons en devises. Il est évident que si les navires bananiers pouvaient accoster au port de Pointe-à-Pitre, ils chargeraient la production de la zone avoisinant le port, et une péréquation des charges pourrait se faire, qui profiterait aux producteurs de Basse-Terre comme à ceux de Grande-Terre.

D'autre part, vous savez que la fixation du prix de la tonne de canne donne toujours lieu à de longues discussions et aboutit finalement à des grèves, qui se terminent parfois par des événements sanglants.

Mais le prix d'achat de la canne et le taux des salaires sont conditionnés par ce qui reste à l'industriel après réalisation de sa production.

Or, notre situation à cet égard vient d'être aggravée. En effet, l'année dernière, le prix du sucre était déterminé « entrepôt de Paris », et, cette année, le Gouvernement, pour ne pas augmenter, et il a raison, le prix du sucre à la consommation, a pris une mesure qui handicapera la production dans les départements d'outre-mer, puisque ce prix est désormais déterminé « départ sucrerie », de telle sorte qu'une partie du prix de réalisation échappera désormais aux producteurs des départements d'outre-mer pour être imputée sur le transport.

Dans le même temps, nous sommes obligés de constater que le fret, dont le prix a baissé dans le monde entier dans une proportion considérable depuis 1951, a augmenté pour notre pays. Il est actuellement de 30 à 40 p. 100 plus élevé pour l'évacuation de notre production.

M. Michel Peytel. Ce n'est pas le sujet. Ce que vous dites intéresse la marine marchande.

M. Paul Valentino. Le chapitre 35-32 est relatif aux ports dont s'occupe M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mais non, monsieur Valentino.

M. le président. Ne quittez pas la terre ferme, monsieur Valentino. (*Sourires.*)

M. Paul Valentino. En tout cas, l'évacuation de notre production exige le meilleur outillage des ports et le chargement par des bateaux venant jusqu'à quai; tout cela dépend de vous.

Il vous appartient de prendre toutes dispositions pour que les ports accessibles soient effectivement utilisés par les navires.

Dans la mesure où dans les conseils de Gouvernement vous vous inspirerez des préoccupations que j'ai essayé de faire valoir, les départements d'outre-mer vous en seront reconnaissants, monsieur le ministre.

M. le président. M. de Villeneuve a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-32.

La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. Je veux attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la situation du port de la Pointe des Galets, à l'Ile de la Réunion.

Il est géré par le ministère des travaux publics, qui a sous sa direction les chemins de fer et le port. Le port a un excédent de recettes annuel de 80 millions de francs C. F. A., tandis que les chemins de fer sont en déficit de 200 millions de francs C. F. A. C'est l'économie du pays qui en pâtit.

Il a été décidé dernièrement que la chambre de commerce de la Réunion prendrait à sa charge la gérance du port. Il faudrait qu'une décision soit prise au plus vite dans ce sens.

Mon amendement a un autre objet. Le port de la Pointe des Galets est obstrué par des galets plusieurs fois par an; il est le plus cher du monde. Conséquence immédiate: tous les produits importés et exportés sont également les plus chers. Un exemple: il coûte aussi cher de faire venir une automobile de Marseille au port que de la décharger du bateau et la mettre à quai. Comment voulez-vous que, dans ces conditions, les pauvres gens puissent vivre dignement. Les denrées importées coûtent trop cher. Ils n'ont pas les moyens de s'en procurer. Depuis longtemps, on parle d'améliorations: soit d'améliorations techniques, soit de construction d'une autre passe, soit de construction d'un autre port quelque part ailleurs, en eau profonde.

Des essais sont faits à Chatou. Plusieurs ingénieurs sont allés à la Réunion et n'ont réalisé jusqu'à présent que des projets. Aucune décision n'a été encore prise. De grâce, monsieur le ministre, qu'on en prenne une qui tienne compte de l'intérêt général de la Réunion et non pas uniquement du budget du ministère des travaux publics.

Lorsque nous aurons un port convenable et que le tourisme sera florissant à la Réunion, les subventions que nous réclamons constamment au Gouvernement n'auront plus de raison d'être. C'est une économie que nous voulons ainsi vous faire réaliser.

Je vous demande en conclusion, monsieur le ministre, d'agir vite car la situation économique de la Réunion, voisine de la catastrophe, causée par la mauvaise qualité du port est intolérable.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. M. Valentino se souvient qu'il m'a posé une question concernant les frais de chargement et de déchargement. A la suite de cette question, j'ai fait procéder à une enquête. Cette enquête est en cours et je lui en donnerai le résultat dès que cela sera possible.

En ce qui concerne l'utilisation du port de Pointe-à-Pitre pour les bananes, il n'y a aucune opposition de notre part, mais les armateurs sont libres de choisir le port de leur préférence et nous ne pouvons exercer sur eux aucune pression.

M. Paul Valentino. L'armateur est la Compagnie générale transatlantique dont l'Etat est le principal actionnaire.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. L'Etat n'a pas une action directe sur la Compagnie générale transatlantique. C'est une société d'économie mixte. Par conséquent, elle est libre à l'intérieur même des conventions qui la lient à l'Etat.

M. Paul Valentino. Si l'Etat, qui est principal actionnaire, ne peut pas orienter dans le sens de sa politique l'action de la Compagnie générale transatlantique, il y a de sa part une démission que je ne m'explique pas.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. S'il s'agissait d'une société nationale, vous auriez raison, mais c'est une société d'économie mixte. C'est précisément pour éviter la pression de l'Etat que la société mixte a été constituée. Cette situation tient à la nature même de la Compagnie générale transatlantique.

Je réponds à M. de Villeneuve que la chambre de commerce ne prendra pas la gestion du port de la Pointe des Galets, à la Réunion; elle deviendra concessionnaire de l'outillage.

Les essais sur modèle réduit pour le port sont effectués à Chatou par les services du laboratoire national d'hydraulique. Ces essais sont effectués avec les crédits F. I. D. O. M. qui couvriront également les dépenses des travaux lorsque, après des essais suffisants, ceux-ci pourront être entrepris.

M. Frédéric de Villeneuve. C'est exact, à condition que vous insistiez pour qu'il y ait un crédit du F. I. D. O. M.

Mais il y a un ordre d'urgence pour les fonds d'investissement. Or, à la Réunion, la première urgence est pour le port, qui conditionne toute la vie économique.

Si vous autorisez l'affectation des crédits pour la construction d'une route en corniche, mais rien pour le port, vous serez obligé de nous donner des subventions pour faire vivre le pays. C'est inconcevable.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Votre intervention aurait mieux trouvé sa place, je crois, à l'occasion de la discussion du budget de l'intérieur.

M. Frédéric de Villeneuve. Je suis déjà intervenu. Je me suis efforcé de m'adresser à tous les ministères. Etant donné notre situation de département d'outre-mer, nous sommes un peu, j'allais dire polyvalents; nous sommes obligés de nous adresser à tous. Je m'excuse de parler toujours de la Réunion, mais c'est mon devoir.

Nous recevons toujours de bonnes paroles, mais on ne fait rien pour nous. Il n'est pas possible de continuer ainsi. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. Maintenez-vous votre amendement ?

M. Frédéric de Villeneuve. Je sais très bien que le Gouvernement fait un effort pour nous, mais nous passons après tout le monde.

M. Paul Valentino. Dans les départements d'outre-mer, nous payons plus que ce que le Gouvernement dépense pour nous! Voilà la vérité.

M. Frédéric de Villeneuve. Non, pour le Gouvernement et pour l'Etat français, je suis obligé de reconnaître que si la France métropolitaine ne venait pas en aide à l'Union française, l'Union française ne pourrait pas vivre.

Mais il y a un ordre d'urgence des besoins à établir pour ces territoires.

M. Paul Valentino. Je maintiens que le Gouvernement encaisse plus de recettes dans les départements d'outre-mer qu'il n'y engage de dépenses.

M. le président. Monsieur de Villeneuve, maintenez-vous votre amendement ?

M. Frédéric de Villeneuve. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement de M. de Villeneuve est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-32, au chiffre de 2 milliards 449.403.000 francs.

(*Le chapitre 35-32, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations, 925 millions de francs. »

M. Michaud a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy, pour défendre l'amendement.

M. René Penoy. Mon collègue M. Michaud, absent momentanément, a déposé un amendement portant réduction de dépense sur ce chapitre, à titre indicatif, pour faire part de son étonnement en constatant que le chiffre inscrit cette année pour le fonctionnement des phares et balises n'est pas supérieur à celui de l'an passé.

Il se réjouit, par ailleurs, de voir rétablir, après les destructions provoquées par la guerre, un certain nombre d'ouvrages de signalisation maritime, car il était nécessaire de reconstruire les feux et les phares qui sont les plus sûrs garants de la sécurité de la navigation.

En revanche, puisque de nouveaux ouvrages sont en état de marche, comment pourra-t-on envisager leur fonctionnement si de nouveaux agents n'y sont pas installés ?

Or, d'après les chiffres que possède mon collègue, vous vous trouveriez dans l'impossibilité de recruter les agents nécessaires. Vous seriez alors placé devant ce dilemme: ou bien ne pas faire fonctionner les nouvelles installations ou bien désaffecter certains ouvrages pour permettre la mise en route des nouveaux.

M. Michaud s'est laissé dire que c'est cette seconde solution que vous envisagez.

Je me permets de déclarer, monsieur le ministre, qu'une telle méthode est déplorable. Il est nécessaire, obligatoire de maintenir, de perfectionner notre signalisation maritime. Cette signalisation n'a pas un caractère somptuaire. Il y va de la vie des navigants et des marins pêcheurs.

C'est pour assurer la bonne marche de notre système de sécurité maritime que notre collègue M. Michaud a déposé cet amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il est exact qu'il est envisagé d'éteindre certains feux. Mais aucune décision n'a été prise.

Soyez persuadé que cette décision sera entourée d'infinies précautions, car nous sommes, comme vous, mon cher collègue, très soucieux de la sécurité maritime.

M. le président. Monsieur Penoy, maintenez-vous l'amendement ?

M. René Penoy. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Michaud, soutenu par M. Penoy.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-33, au nouveau chiffre de 924.999.000 francs résultant de l'adoption de cet amendement.

(*Le chapitre 35-33, mis aux voix, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 36-21:

6e *partie. — Subventions de fonctionnement.*

« Chap. 36-21. — Routes. — Remboursement de frais à l'Union nationale des associations de tourisme, 176 millions 800.000 francs. »

M. Faraud a déposé un amendement tendant à réduire de 50 millions de francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 36-21.

La parole est à M. Faraud.

M. Roger Faraud. Mes chers collègues, c'est parce que je connais comme vous tous la vanité des réductions indicatives de mille francs que j'ai déposé sur ce chapitre un amendement tendant à une réduction de crédit qui paraîtra sans doute exagérée à M. le ministre.

Je le retirerai d'ailleurs si j'obtiens, à la question sérieuse et précise que je désire poser, une réponse également précise et sérieuse.

Les pouvoirs publics se sont déchargés sur un organisme privé, l'Union nationale des associations de tourisme, du soin de délivrer, après examen, des permis de conduire les automobiles.

Je ne veux pas ici soulever le problème de fond. Je ne poserai donc pas la question de savoir si la puissance publique a eu tort ou raison de déléguer une de ses prérogatives à un organisme privé.

Au surplus, il serait facile, je le sais, de me répondre que cette question a déjà fait l'objet de débats au sein de cette Assemblée, qui furent à la fois confus et contradictoires.

Mais si l'exécutif a délégué ses pouvoirs en la matière, il conserve un droit et un devoir de contrôle. C'est donc à lui que je m'adresse.

L'opinion publique s'est émue à la suite de scandales répétés dans la délivrance des permis de conduire. Voici quelques exemples relevés dans un certain nombre de journaux.

M. le président. Je m'excuse de vous interrompre. Mais la commission des finances doit se réunir à midi. Si vous voulez que nous en terminions en temps utile avec le chapitre en discussion, je vous demande de ne pas faire de citations.

M. Roger Faraud. Je ne mentionnerai que des titres.

Voici dans *France-Dimanche* du 28 février 1953 le titre suivant: « Pierre Salabert naturalisait Auscitains et Toulousains pour leur donner le permis de conduire contre 15.000 à 20.000 francs. »

Dans *Le Provençal* du 1er avril 1953, on peut lire: « Un conseiller municipal vendait 4.000 francs le permis de conduire ».

M. le président. C'était autrefois un usage au Parlement de ne jamais citer de journaux. On veut sans doute le faire revivre étant donné l'heure! (*Sourires.*)

M. Roger Faraud. Je fais ces citations pour apporter plus de précision dans mes informations.

Je cite encore — puisque j'ai commencé — *Le Parisien libéré* du 16 avril où je lis: « Les candidats au permis de conduire de la région de Perpignan étaient reçus à coup sûr moyennant finances ».

Dans *Le Provençal* du 23 juin: « L'inspecteur départemental vendait 4.000 à 10.000 francs les permis de conduire ».

Le Parisien libéré du 29 octobre: « Un négociant en voitures d'occasion d'Arcueil pouvait fournir le permis de conduire à tout acheteur ».

Et ma conclusion me sera fournie par un autre journal, *Le Figaro*, qui écrivait ceci, opinion que je fais mienne:

« Le scandale qui vient d'éclater... » — je pourrais mettre ce membre de phrase au pluriel — «... ne fait que confirmer les bruits selon lesquels certains représentants de l'U. N. A. T. avaient de leurs fonctions une idée toute personnelle. Il ne s'agit nullement de mettre en doute la conscience et la compétence des examinateurs dans leur ensemble, mais il faut bien reconnaître que les procédés regrettables en usage dans diverses auto-écoles ne correspondent guère à la mission confiée officiellement à l'U. N. A. T. Une enquête plus approfondie s'impose d'urgence ».

C'est précisément, monsieur le ministre, ce que je vous demande.

On me répondra, sans doute, qu'il s'agit de faits isolés. Ils n'en sont pas moins trop nombreux.

Je demande donc une enquête et je pose la question suivante: Quelles mesures avez-vous prises, monsieur le ministre, et quelles mesures êtes-vous décidé à prendre pour que la délivrance des permis de conduire s'effectue dans les meilleures conditions d'impartialité et d'honnêteté ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Voici des chiffres relatifs au nombre d'examens pour le permis de conduire.

En 1950, il y en a eu 739.712; en 1951, 805.134; en 1952, 912.273 et en 1953, 471.421 pour le premier semestre.

Je me permets de placer en face de ces chiffres le nombre relativement peu important — quoique fort regrettable, j'en suis d'accord avec vous — des incidents auxquels vous avez fait allusion.

La plupart de ces incidents font d'ailleurs l'objet de poursuites judiciaires et, par conséquent, échappent à mon contrôle.

Vous m'avez demandé, monsieur Faraud, quelles mesures ont été prises.

Je peux vous dire qu'au cours de l'année 1953 les pouvoirs de contrôle des préfets et des ingénieurs en chef ont été singulièrement renforcés. Des instructions ont par ailleurs été données de façon que les permis de conduire soient délivrés dans les meilleures conditions possibles.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Faraud ?

M. Roger Faraud. Oui, monsieur le président.

Au fond, la réduction que j'ai demandée ne porte que sur un trimestre, de sorte que, lorsque le trimestre sera écoulé, M. le ministre viendra devant nous, il nous dira que tout se passe bien, qu'il n'y a plus d'incidents, et nous rétablirons alors le crédit.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous savez bien, monsieur Faraud, qu'une fois les crédits supprimés, il n'y aura plus la possibilité de les rétablir.

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Je crois que nous aurions tort de nous opposer à l'enquête demandée par notre collègue.

Cela nous permettra de reconsidérer la formule administrative qui préside à la distribution des permis de conduire.

Peut-être pourrait-on en profiter pour reconsidérer également les données techniques exigées pour cette même attribution.

M. le président. La réduction de crédit proposée est de 50 millions de francs. Ne pourriez-vous, monsieur Faraud, vous contenter d'une réduction indicative de 1.000 francs ?

M. Roger Faraud. Afin d'obtenir un vote favorable, je suis d'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement modifié de M. Faraud tendant à une réduction indicative de 1.000 francs.

M. Michel Peytel. Avec l'enquête.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 36-21, au nouveau chiffre de 176.799.000 francs, résultant de l'adoption de l'amendement modifié de M. Faraud.

(*Le chapitre 31-21, mis aux voix, avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 36-22. — Routes. — Remboursement forfaitaire par l'Etat des dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine, 117.269.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 61.881.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 37-92. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

8e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services). » — (Mémoire.)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services). » — (Mémoire.)

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

2e partie. — Action internationale.

« Chap. 42-91. — Subventions diverses, 11.409.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyé à la prochaine séance.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion des projets de loi et des lettres rectificatives aux projets de loi relatifs au développement des crédits affectés aux dépenses des ministères pour l'exercice 1954:

Travaux publics, transports et tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) (*suite*) (nos 6767, 7122, 7162, 7364, 7453. — M. François Benard, rapporteur);

Discussion du projet de loi et de la lettre rectificative au projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1954 (nos 7312, 7393, 7404. — M. Charles Barangé, rapporteur général);

Suite de la discussion des projets de loi et des lettres rectificatives aux projets de loi relatifs au développement des crédits affectés aux dépenses des ministères pour l'exercice 1954;

Eventuellement, éducation nationale (*suite*) (nos 6754, 7112, 7207, 7328, 7365. — M. Simonnet, rapporteur (Education nationale) et M. Marcel David, rapporteur (Enseignement technique, jeunesse et sports);

Eventuellement, radiodiffusion-télévision française (*suite*) (nos 6774, 7037, 7389, 7395, 7405. — M. Jean-Paul Palewski, rapporteur);

Discussion du projet de loi de finances pour l'exercice 1954 (nos 6748 et annexe, 7270. — M. Charles Barangé, rapporteur général).

Décision sur le conflit de compétence entre, d'une part, la commission des finances et, d'autre part, la commission des boissons, pour l'examen de la proposition de loi (n° 6838) de M. Tourné et plusieurs de ses collègues, tendant à organiser une aide financière aux petits et moyens viticulteurs de l'Hérault, du Gard, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales;

Suite de la discussion des projets de loi et des lettres rectificatives aux projets de loi relatifs au développement des crédits affectés aux dépenses des ministères pour l'exercice 1954:

Prestations familiales agricoles (n° 6775);

Eventuellement, au cours de la séance: discussion, en deuxième lecture, des projets de loi relatifs au développement des crédits affectés aux dépenses des ministères pour l'exercice 1954:

Santé publique et population (n° 7444);

Finances et affaires économiques (IV. — Commissariat général à la productivité) (n° 7443).

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite des discussions budgétaires inscrites à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

1re séance du samedi 12 décembre 1953.

SCRUTIN (N° 2149)

Sur l'amendement de M. Alcide Benoit au budget des travaux publics (Payement des journées de grève des cheminots).

Nombre des votants 601
Majorité absolue 301

Pour l'adoption 209
Contre 392

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Arbeltier.
Arnal.
Astier de La Vigerie (d').
Auban (Achille).
Audeguil.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barthélemy.
Bartolini.
Baurens.
Béchard (Paul).
Bèche (Emile).
Benbahmed (Mostefa).
Benoist (Charles), Seine-et-Oise.
Benoit (Alcide), Marne.
Berthet.
Besset.
Billat.
Billoux.
Binot.
Bissol.
Bonte (Florimond).
Bouhey (Jean).
Boutavant.
Boutbien.
Brahimi (Ali).
Brault.
Briffod.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Camphin.
Capdeville.
Cartier (Marcel), Drôme.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambrun (de).
Charlot (Jean).
Chausson.
Cherrier.
Coffin.
Cogniot.
Conte.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coutant (Robert).
Cristofol.
Dagain.
Darou.
Dassonville.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Demusois.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Depreux (Edouard).
Desson.
Dicko (Hamadoun).
Doutrellot.
Draveny.
Dubois.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupuy (Marc).
Durroux.
Mme Duvernois.
Mme Estachy.
Estradère.
Evrard.
Fajon (Etienne).
Faraud.
Fayet.
Florand.
Fourvel.
Mme François.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Gautier.
Gazier.
Gernez.
Giovoni.
Girard.
Gosnat.
Goudoux.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Mme Guérin (Rose).
Guiguen.
Guille.
Guislain.
Guitton (Jean), Loire-Inférieure.
Guyot (Raymond).
Henneguelle.
Jaquet (Gérard), Seine.
Jean (Léon), Hérault.
Joinville (Alfred Malleret).
Kriegel-Valrimont.
Lacoste.
Mme Laissac.
Lamarque-Cando.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lapie (Pierre-Olivier).
Le Bail.
Lecœur.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Lejeune (Max).
Mme Lempereur.
Lenormand (André).
Le Senéchal.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Linet.
Liurette.
Loustau.
Lussy Charles.
Mabrut.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André), Pas-de-Calais.
Martel (Henri), Nord.
Marty (André).
Mlle Marzin.
Maton.
Maurellet.
Mayer (Daniel), Seine
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Mercier (André), Oise.
Métayer.
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Midol.
Minjoz.
Moch (Jules).
Mollet (Guy).
Montalat.
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Mora.
Mouton.
Muller.
Musmeaux.
Naegelen (Marcel).
Nenon.
Ninine.
Nisse.
Nocher.
Noël (Marcel), Aube.
Notebart.
Patinaud.
Paul (Gabriel).
Pierrard.
Pineau.
Pradeau.
Prigent (Tanguy).
Mme Prin.
Pronteau.
Prot.
Provo.
Quénard.
Mme Rabaté.
Rabier.
Reeb.
Regaudie.
Renard (Adrien), Aisne.
Rey.
Rincent.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel).
Sauer.
Savary.
Schmitt (René), Manche.
Segelle.
Sibué.
Signor.
Silvandre.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Mme Sportisse.
Thamier.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Thomas (Alexandre), Côtes-du-Nord.
Thomas (Eugène), Nord.
Thorez (Maurice).
Tillon (Charles).
Titeux.
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Valentino.
Vallon (Louis).
Vals (Francis).
Védrines.
Verdier.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Véry (Emmanuel).
Villon (Pierre).
Wagner.
Yacine (Diallo).
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Aït Ali (Ahmed).
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Anthonioz.
Antier.
Apithy.
Aubin (Jean).
Aubry (Paul).
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Bapst.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardon (André).
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrès.
Barrier.
Barrot.
Baudry d'Asson (de).
Baylet.
Bayrou.
Beaumont (de).
Bechir Sow.
Becquet.
Begouin.
Bénard (François).
Bendjelloul.
Béné (Maurice).
Bengana (Mohamed).
Benouville (de).
Ben Tounès.
Bergasse.
Bernard.
Bessac.
Bettencourt.
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Bignon.
Billères.
Billiemaz.
Billotte.
Blachette.
Boganda.
Boisdé (Raymond).
Edouard Bonnefous.
Boscary-Monsservin.
Bourdellès.
Bouret (Henri).
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Bouvier O'Cottereau.
Bouxom.
Bricout.
Briot.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Caillavet.
Caillet (Francis).
Caliot (Olivier).
Carlini.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cassagne.
Caloire.
Catrice.
Catroux.
Cavelier.
Cayeux (Jean).
Chaban-Delmas.
Chabenat.
Chamant.
Charpentier.
Charret.
Chassaing.
Chastellain.
Chatenay.
Chevallier (Jacques).
Chevigné (de).
Christiaens.
Chupin.
Closlermann.
Cochart.
Coirre.
Colin (André), Finistère.
Colin (Yves), Aisne.
Commentry.
Condat-Mahaman.
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudert.
Coudray.
Couinaud.
Coulon.
Courant (Pierre).
Couston (Paul).
Crouzier.
Damelte.
Dassault (Marcel).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Deboudt (Lucien).
Defos du Rau.
Degoutte.
Delachenal.
Delbez.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Deliaune.
Delmotte.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Desgranges.
Deshors.
Detœuf.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Mlle Dienesch.
Diethelm.
Dixmier.
Dorey.
Dronne.
Ducos.
Dupraz (Joannès).
Dumas (Joseph).
Duquesne.
Durbet.
Duveau.
Elain.
Estèbe.
Fabre.
Faggianelli.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot
Febvay.
Félice (de).
Félix-Tchicaya.
Ferri (Pierre).
Flandin (Jean-Michel)
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouchet.
Fouques-Duparc.
Fourcade (Jacques).
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Fredet (Maurice).
Frugier.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Gardey (Abel).
Garet (Pierre).
Garnier.
Gau.
Gaubert.
Gaulle (Pierre de).
Gaumont.
Gavini.
Genton.
Georges (Maurice).
Gilliot.
Godin.
Golvan.
Gosset.
Goubert.
Gracia (de).
Grimaud (Henri).
Grimaud (Maurice), Loire-Inférieure.
Grousseaud.
Guérard.
Guichard.
Guitton (Antoine), Vendée.
Guthmuller.
Hakiki.
Halbout.
Halleguen.
Haumesser.
Hénault.
Hettier de Boislambert.
Houphouet-Boigny.
Huel.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (André), Seine.
Huin.
Hulin-Desgrées.
Isorni.
Jacquet (Marc), Seine-et-Marne.
Jacquet (Michel), Loire.
Jacquinot (Louis).
Jean-Moreau, Yonne.
Joubert.
Juglas
Jules-Julien.
July
Kauffmann.
Kir.
Klock.
Kœnig.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Laborbe.
Labrousse.
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy).
Lacombe.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lalle.
Lanet (Joseph-Pierre), Seine.
Laniel (Joseph).
Laplace.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurens (Robert), Aveyron.
Lebon.
Lecanuet.
Lecourt.
Le Cozannet.
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre (Raymond), Ardennes.
Lefranc.
Legaret.
Legendre.
Lemaire.
Léotard (de).
Le Roy Ladurie.
Le Sciellour.
Letourneau.
Levacher.
Mme de Lipkowski.
Liquard.
Loustaunau-Lacau.
Louvel.
Lucas.
Magendie.
Mailhe.
Malbrant.
Mallez.
Mamadou Konaté.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Marcellin.
Marie (André).
Martel (Louis), Haute-Savoie.
Martinaud-Déplat.
Masson (Jean).
Massot (Marcel).
Maurice-Bokanowski.
Mayer (René), Constantine.
Mazel.
Meck.
Médecin.
Méhaignerie.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mercier (Michel), Loir-et-Cher.
Michaud (Louis), Vendée.
Mignot.
Mitterrand.
Moatti.
Moisan.
Molinatti.
Mondon.
Monin.
Monsabert (de).
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre), Rhône.
Montgolfier (de).
Montjou (de).
Morève.
Morice.
Moro Giafferri (de).
Mouchet.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Naroun Amar.
Nigay.
Noe (de La).
Noël (Léon), Yonne.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Ould Cadi.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Palewski (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Pantaloni.
Paquet.
Paternot.
Patria.
Pebellier (Eugène).
Pelleray.
Peltre.
Penoy.
Perrin
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pflimlin.
Pierrebourg (de).
Pinay.
Pinvidic.
Plantevin.
Pleven (René).
Pluchet.
Mme Poinso-Chapuis
Prache.
Prélot.
Priou.
Pupat.
Puy
Queuille (Henri).
Quilici.
Quinson.
Raffarin.
Raingeard.
Ramarony.
Ramonet.
Ranaivo.
Raveloson.
Raymond-Laurent.
Reille-Soult.
Renaud (Joseph), Saône-et-Loire.
Révillon (Tony).
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul), Ardèche.
Ritzenthaler.
Rolland.
Rousseau.
Rousselot.
Salah (Menouar).
Saïd Mohamed Cheikh.
Saint-Cyr.
Salvre (de).
Sailliard du Rivault.
Samson
Sanogo Sekou.
Sauvajon.
Savale.
Schaff.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmittlein.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Secrétain.
Serafini.
Sesmaisons (de).
Seynat.
Sid-Cara.
Sidi el Mokhtar.
Siefridt.
Simonnet.
Smaïl.
Solinhac.
Sou.
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soustelle.
Taillade.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Thibault.
Thiriet.
Tinguy (de).
Tirolien.
Toublanc.
Tracol.
Triboulet.
Turines.
Ulver.
Valabrègue.
Valle (Jules).
Vassor.
Velonjara.
Vendroux.
Verneuil.
Viatte.
Vigier.
Villard.
Villeneuve (de).
Maurice Viollette.
Wasmer.
Wolff.

S'est abstenu volontairement :

M. Liautey (André).

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aubame.
Aujoulat.
Ben Aly Cherif.
Conombo.
Douala.
Grunitzky.
Gueye Abbas.
Guissou (Henri).
Lenormand (Maurice)
Maga (Hubert).
Mamba Sano.
Nazi-Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Ribère (Marcel), Alger.
Senghor.
Tremouilhe.
Zodi Ikhia.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Cadi (Abd-el-Kader).
Daladier (Edouard).
Dommergue.
Jhuel.
Jarrosson.
Montillot.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Gaston Palewski, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants	609
Majorité absolue	305
Pour l'adoption	209
Contre	400

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

2e LEGISLATURE

SESSION DE 1953 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 211e SEANCE

2e Séance du samedi 12 décembre 1953.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 6578).

2. — Demande d'interpellation (p. 6578).

3. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1954. — Travaux publics, transports et tourisme. — Suite de la discussion d'u projet du loi (p. 6578).

M. Benard, rapporteur.

Art. 1er, état A (*suite*).

Chap. 31-61 (reprise).

Motion préjudicielle de M. Anthonioz: MM. Anthonioz, Chastellain, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-91 et 33-91 (reprise). — Adoption.

Chap. 34-61 (reprise).

MM. Louis Martel, Anthonioz, le ministre des travaux publics, Dufour.

Amendement de M. Faraud: M. Faraud. — Retrait.

MM. Benard, rapporteur; le ministre des travaux publics, Ulver, secrétaire d'Etat au budget; Anthonioz.

Amendement de M. de Villeneuve: MM. de Villeneuve, Louis Martel, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 35-21 (reprise).

Mme Rabaté, M. Regaudie, président de la commission des moyens de communication et du tourisme; Daladier, Peytel, Nisse, Triboulet, Badie, le ministre des travaux publics, Chassaing, Midol, Depreux.

Amendement de M. Penoy: M. Penoy. — Adoption.

Amendement de M. Schaff: MM. Penoy, le président de la commission des moyens de communication, Charpentier, Anthonioz. — Retrait.

Amendement de M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication: M. Sibué, rapporteur pour avis. — Adoption.

Amendement de M. de Villeneuve: M. de Villeneuve. — Retrait.

Amendement de M. Peytel: M. Peytel. — Retrait.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 35-31 (reprise).

Amendement de M. Penoy: M. Penoy. — Adoption.

Amendement de M. Midol: M. Midol. — Adoption.

Amendement de M. Perrin et plusieurs de ses collègues: M. Briot. — Adoption.

Amendement de M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication: MM. le rapporteur pour avis, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Amendement de M. Faraud: MM. Faraud, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 44-31. — Adoption.

Chap. 44-41.

Amendement de M. Schaff: M. Penoy. — Adoption.

Amendement de M. Signor: M. Signor. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 44-61.

Amendement de M. Dufour: M. Marcel Noël. — Rejet.

MM. le rapporteur, Anthonioz, le ministre des travaux publics.

Adoption du chapitre.

Chap. 45-31. — Adoption.

Chap. 45-41.

Amendement de M. Schaff: MM. Penoy, le président de la commission des moyens de communication. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 45-42.

Amendement de M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication: M. le rapporteur pour avis.

M. le ministre des travaux publics, le président.

Retrait de l'amendement de M. Sibué.

Amendement de M. Faraud: M. Faraud. — Retrait.

Amendement de Mme Francine Lefebvre: Mme Francine Lefebvre, M. le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 45-43 (crédit disjoint par la commission).

MM. Midol, Manceau, Marcel Noël.

Demande de rétablissement du crédit prévu par le Gouvernement: MM. le ministre des travaux publics, le rapporteur. — Adoption.

Adoption du chapitre avec le chiffre du Gouvernement.

Chap. 45-44.

Amendement de M. Alcide Benoit: M. Alcide Benoit. — Adoption.

MM. Bichet, Edgar Faure, ministre des finances et des affaires économiques.

Autre amendement de M. Alcide Benoit: M. Alcide Benoit. — Adoption.

Amendement de M. Penoy: M. Penoy. — Adoption.

Amendement de M. Demusois: M. Manceau. — Adoption.

Amendement de M. Leenhardt: M. Sibué. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 45-45.

Amendement de Mlle Marzin: Mlle Marzin, le ministre des finances. — Retrait.

Adoption du chapitre

Chap. 48-91 et 48-92. — Adoption.

MM. Penoy, le ministre des finances.

Adoption de l'article 1er.

Art. 2. — Réservé.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Etat B.

Chap. 53-20.

Amendement de M. Pflimlin: M. Penoy. — Retrait.

Amendement de M. Rosenblatt: M. Mouton. — Adoption.

Amendement de M. Mouton: M. Mouton. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 53-30.

Amendement de M. Pflimlin: MM. Penoy, le rapporteur pour avis. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 53-32.

Amendement de M. Barthélemy: M. Barthélemy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Chap. 53-34.

Amendement de M. Michaud: M. Penoy. — Adoption.

M. Signor.

Amendement de M. Mazier: MM. Mazier, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 53-36 à 73-41. — Adoption.

M. Cayeux.

Adoption de l'article 2.

Amendement tendant à insérer un article additionnel: MM. Peytel, le ministre des travaux publics, le rapporteur, le ministre des finances, le rapporteur général, le président. — Disjonction.

Art. 3 et 3 *bis* (nouveau). — Adoption.

Art. 3 *ter* (supprimé par la commission).

Demande de rétablissement: MM. le ministre des travaux publics, le président de la commission des moyens de communication, le rapporteur. — Renvoi à la commission.

Renvoi de la suite du débat à la prochaine séance.

4. — Ordre du jour (p. 6603).

PRESIDENCE DE M. ANDRE LE TROQUER,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEMANDE D'INTERPELLATION

M. le président. J'ai reçu de M. Pierre Besset une demande d'interpellation sur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour mettre fin à la misère des vieux travailleurs qui réclament avec juste raison le relèvement de l'allocation vieillesse.

La date du débat sera fixée ultérieurement.

— 3 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1954

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) pour l'exercice 1954 (nos 6767, 7122, 7162, 7364, 7453).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat:

Gouvernement, 18 minutes;

Groupe socialiste, 2 minutes;

Groupe d'union républicaine et d'action sociale, 7 minutes;

Groupe républicain radical et radical-socialiste, 18 minutes;

Groupe des républicains indépendants, 10 minutes;

Groupe indépendant paysan, 6 minutes;

Groupe indépendant d'action républicaine et sociale, 10 minutes.

Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et des indépendants de gauche, 7 minutes;

Groupe des indépendants d'outre-mer, 4 minutes;

Groupe des républicains progressistes, 1 minute;

Isolés, 1 minute.

La commission des finances, la commission des moyens de communication et du tourisme, le groupe communiste et le groupe du mouvement républicain populaire ont épuisé leur temps de parole.

[*Article 1er* (suite).]

ETAT A (*suite*)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen de l'état A et s'est arrêtée au chapitre 44-31.

M. François Benard, *rapporteur.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. le rapporteur. La commission des finances a examiné la dernière lettre rectificative déposée par le Gouvernement. A la majorité, elle l'a acceptée sous réserve de quelques modifications que j'indiquerai au fur et à mesure de l'examen des chapitres.

M. le président. Nous revenons donc aux chapitres réservés de l'état A.

« Chap. 31-61. — Direction générale du tourisme. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 31.111.000 francs. »

M. Anthonioz a déposé une motion préjudicielle ainsi conçue:

« L'Assemblée nationale,

« Considérant que l'économie actuelle du problème touristique n'autorise pas l'aménagement proposé par la deuxième lettre rectificative pour les chapitres 31-61, 31-91, 33-91, 34-61 et 44-61,

« Demande:

« 1° Que soient supprimées les augmentations aux chapitre 31-61, 31-91, 33-91 et 34-61 et qu'elles soient reportées sur le chapitre 44-61;

« 2° Que soient pris en charge par la direction générale du tourisme et dans le cadre de cet article les frais de salaires des secrétaires régionaux du tourisme, dont le nombre et la vocation seront reconsidérés par M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. »

La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Mesdames, messieurs, le dépôt d'une lettre rectificative nous place devant une proposition imprévue.

Je conteste une disposition hâtive qui prétend régler par un simple aménagement budgétaire l'un des aspects essentiels du tourisme, celui-là même qui concerne l'organisation sur le plan national.

Que beaucoup de questions soient à revoir en ce domaine, la chose est non seulement certaine, mais encore indispensable. Toutefois, je ne pense pas que cette revision puisse s'opérer grâce à la disposition qui nous est présentée car, si elle était acceptée, elle constituerait un élément psychologique défavorable en raison de la création d'emplois nouveaux et entraînerait une superposition de systèmes.

L'organisation actuelle, qui comprend les comités régionaux du tourisme et leurs secrétariats, n'est certes pas parfaite. Mais il convient de se préoccuper du sort de ces organismes avant toute création nouvelle. En un mot, c'est toute la politique de l'organisation du tourisme qui doit être reconsidérée.

La mesure qui nous est proposée ne réglera pas un tel problème. Il faut qu'à l'occasion d'un débat particulier — que je me suis déjà permis de solliciter — l'Assemblée dégage les bases d'un système définitif. Dans une semblable élaboration, il sera fait — ce qui est normal — la plus large place aux suggestions et recommandations du conseil supérieur du tourisme qui, ne l'oublions pas, a été créé à cet effet. Là est la véritable solution. En attendant, il est préférable de s'en tenir au cadre existant, qui peut être aménagé.

Je rappelle que les lois d'organisation du tourisme des 12 janvier 1942 et 5 juin 1943 avaient, entre autre, prévu la répartition sur l'ensemble du territoire d'un certain nombre de comités régionaux du tourisme. Ceux-ci sont animés par des personnalités qui n'ont pas forcément la compétence touristique. Par tant, l'action de ces organismes est souvent assurée uniquement par les secrétaires qui, normalement, les animent.

Ceux-ci sont actuellement au nombre de vingt et un. Leur compétence, je le sais, est, dans certains cas, fort discutable. Néanmoins, je le répète, l'organisation existe. Si elle est préjudi-

ciable à l'action envisagée, il serait quelque peu vain de songer à améliorer la situation présente par la superposition à un système mauvais d'un autre système qui créerait — ce contre quoi nous nous élevons — douze postes nouveaux.

Nous estimons donc — tel est l'objet de la deuxième partie de notre motion — que certains de ces secrétaires régionaux dont l'activité comme la vocation seraient contestables et contestées doivent, d'une manière ou d'une autre — je laisse le choix à l'appréciation de M. le ministre des travaux publics et de la direction générale du tourisme — être intégrés dans un système officiel les plaçant non plus sous l'autorité et la dépendance de comités régionaux, mais sous la direction du ministre responsable.

On pourrait ainsi sélectionner les meilleurs et en éliminer d'autres puisque les besoins sont inférieurs à leur nombre. Les quelque dix ou douze fonctionnaires ainsi dégagés verraient leur autorité renforcée puisqu'ils la tiendraient de la direction générale du tourisme dont ils seraient les représentants directs et permanents dans chaque région.

Ainsi serait obtenu le résultat, recherché par la direction générale du tourisme et le ministère des travaux publics en demandant ces créations d'emplois. L'aménagement réalisé, loin d'entraîner une création de postes, assainirait une situation préjudiciable à la cause du tourisme et qui ne peut rendre les services qu'on était en droit d'attendre de ce système.

Il ne s'agit pas de marquer une opposition à l'action du ministère des travaux publics et de la direction du tourisme auxquels je rends hommage, mais je leur demande instamment de comprendre que les responsables du tourisme — dont nous sommes — s'ils ont le souci de leurs responsabilités, veulent demeurer compréhensifs et éviter que certaines décisions nous placent devant un état de fait condamnable qui aboutirait à fonctionnariser en fait une industrie qui ne mérite pas de l'être et qui doit trouver dans ses ressources actuelles les moyens de son progrès.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Jacques Chastellain, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* J'admets qu'il s'agit d'une réforme hâtive. Mais celle-ci est précisément proposée en vue de remédier à l'insuffisance des services rendus par certains des secrétaires régionaux du tourisme. Au demeurant, les créations d'emploi proposées sont compensées par une suppression de crédits de même montant.

Mais si je n'insiste pas — croyant savoir que la commission des finances a disjoint le chapitre — je demande que le crédit primitif soit voté en son intégralité.

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Puis-je me permettre d'indiquer à M. le ministre des travaux publics qu'il inverse quelque peu les rôles ?

Il a par avance satisfaction puisque ma motion préjudicielle tend à voir réintégrer aux chapitres dont il n'aurait jamais dû sortir le crédit de 6.599.000 francs, qui permettra, dans le cadre du système que je me suis permis de développer de façon hâtive pour respecter le temps de parole qui nous est imparti, de procéder à l'aménagement que j'ai préconisé.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En somme, vous demandez le rétablissement d'un crédit de 6.599.000 francs réparti entre les chapitres 31-61, 31-91, 33-91, 34-61 et 44-66 ?

M. Marcel Anthonioz. Exactement, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement retire sur ce point sa lettre rectificative. L'Assemblée n'est donc plus saisie que des propositions budgétaires primitives.

M. Marcel Anthonioz. Dans ces conditions, je retire ma motion préjudicielle.

M. le président. La motion préjudicielle est retirée.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-61, au chiffre de 31 millions 114.000 francs.

(*Le chapitre 31-61, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 3.261 millions 222.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 5.460.224.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-61. — Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais, 688.600.000 francs. »

La parole est à M. Louis Martel.

M. Louis Martel. Mes chers collègues, les quelques instants que nous consacrons à la discussion des crédits intéressant le tourisme ne nous permettent pas de longs développements.

Je n'ajouterai rien à l'intervention de mon ami M. Anthonioz et, pour rester aussi efficace que possible, je me bornerai à insister sur deux mesures susceptibles de revigorer le tourisme.

Nul n'ignore, en effet, que le tourisme est l'une de nos richesses essentielles en même temps qu'une source appréciable de revenus pour le Trésor. Sans entrer dans de longs développements et sans aborder la discussion générale que souhaitait M. Anthonioz, j'estime qu'il convient de retenir deux ou trois faits à propos desquels l'Assemblée s'honorerait en prenant à bref délai les mesures qu'ils rendent nécessaires.

Du reste, notre sympathique rapporteur de la commission des finances, qui connaît bien le problème du tourisme, nous a déjà laissé entendre que quelques-unes de ces mesures pourraient être envisagées dans des délais relativement rapides. Toutefois, je désire insister sur deux d'entre elles.

La première consiste à supprimer les taxes qui frappent l'industrie du tourisme, comme on l'a fait pour les industries d'exportation. Le tourisme n'est-il pas l'une de nos industries exportatrices les plus importantes ?

Il est une autre mesure à laquelle je tiens beaucoup et en faveur de laquelle l'unanimité s'est réalisée aussi bien au Gouvernement que dans les commissions et dans tous les organismes de tourisme, y compris le conseil supérieur. Il s'agit de la création d'un crédit thermal au sein du crédit hôtelier.

Les richesses thermales de la France sont immenses. On compte en effet dans notre pays plus de 1.000 sources qui lui valent des revenus très importants et constituent un élément de stabilisation de notre tourisme. En effet, cette année, le tourisme a été gêné chez nous par le mauvais temps et par les grèves. Les touristes ont quitté de nombreuses stations de tourisme pur, alors que les stations thermales sont restées à peu près pleines.

Il est donc indispensable de faire un effort, fût-il modeste, en faveur de notre thermalisme, d'autant qu'il ne profite pas seulement aux touristes aisés ou aux classes riches; en effet, depuis l'institution de la sécurité sociale, nos petites stations voient venir vers elles une foule énorme de curistes remboursés en partie par la sécurité sociale.

Il est indispensable de faire démarrer ce crédit thermal pour qu'il puisse avoir, à travers le pays, les mêmes résultats heureux qu'a obtenus dans de nombreuses régions le crédit hôtelier.

S'il faut faire cet effort pour le crédit thermal afin de donner à nos établissements la place à laquelle ils doivent prétendre, il doit en être fait un autre sur le plan de la formation des spécialistes. S'il n'est pas inutile d'éditer dans un but de propagande en faveur de nos cures thermales de beaux dépliants publicitaires et d'attrayantes photographies, cela ne suffirait pas à attirer chez nous les étrangers qui nous apportent des devises fortes; il faut aussi créer dans nos facultés de médecine des chaires d'hydrologie afin que les étudiants en médecine des pays étrangers qui viennent s'instruire chez nous, puissent se perfectionner en cette branche et faire ensuite dans leur pays d'origine la propagande qui nous amènera de la clientèle.

Je crois savoir que mon ami M. Anthonioz, qui est également un spécialiste de ces problèmes, citera plusieurs exemples et traitera quelques-unes des questions relatives au tourisme.

J'insiste auprès de l'Assemblée nationale et de sa commission des finances pour que, dès cette année, soient prises les deux mesures essentielles que j'ai citées et qui n'entraîneront pas d'importantes dépenses. Il suffirait de prévoir une somme modeste pour le crédit thermal qui, une fois lancé, fonctionnerait comme l'a fait jusqu'à présent le crédit hôtelier.

Si ces deux mesures pouvaient être prises dans le courant de l'année, elles donneraient à notre tourisme une vigueur nouvelle. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Il serait vain d'ajouter de longs propos à l'exposé de M. Martel en ce qui concerne le thermalisme français, que notre collègue a fort bien défini et sur les nécessaires apaisements qu'il faudrait donner à ceux qui s'intéressent à cette branche de notre économie.

Néanmoins, je me permettrai de brèves observations à propos de ce même chapitre.

Je voudrais évoquer l'émotion suscitée dans les milieux touristiques français par l'esprit et l'orientation donnés au nouveau projet établi par la commission du plan sur l'action touristique des années à venir.

Les conclusions auxquelles on aurait tendance à s'arrêter et dont nous reparlerons à l'occasion des crédits d'investissements ne sont pas de nature, à notre avis, à favoriser au maximum l'expansion du tourisme dans notre pays et la renommée de celui-ci. Elles font apparaître, pour l'essentiel,

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

une certaine méconnaissance du véritable problème touristique français et montrent que des valeurs primordiales de notre économie sont négligées.

A ce propos se pose toute la question du Plan avec un grand P, ce plan dont, depuis un certain nombre de mois, d'années même, nous cherchons, au cours de chacune des réunions économiques auxquelles nous participons, à savoir, en fonction de qui et de quoi il détient cette autorité en face de laquelle on ne peut rien.

Je me demande pourquoi — je pose le problème devant l'Assemblée — nous qui sommes responsables devant l'économie de ce pays et devant nos mandants, nous rencontrons, lorsque nous parlons du plan, un véritable mur et pourquoi nous est imposée l'obligation d'admettre sans discussion ni appel les décisions de la commission du Plan. (*Applaudissements à droite.*)

Dans le cas qui nous préoccupe, notamment, nous ne saurions l'admettre plus longtemps. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir nous aider à obtenir des précisions non seulement sur le plan général mais singulièrement sur le plan de la question en discussion. Nous aimerions recueillir des indications nous permettant de demander à cette haute autorité — il faut bien l'appeler ainsi — qu'elle accepte de ne pas méconnaître davantage les valeurs traditionnelles de ce pays en ce qui concerne son tourisme et son économie et qu'elle veuille bien nous aider à les défendre au mieux des intérêts de la nation tout entière. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je réponds à M. Martel que le crédit thermal fait actuellement l'objet de pourparlers entre le ministère des finances et des affaires économiques et le ministère des travaux publics et du tourisme.

M. Anthonioz s'est fait l'écho d'une certaine émotion, motivée par les décisions de la commission du plan. A la suite de la réunion de la commission supérieure du tourisme, à laquelle vous assistiez, monsieur Anthonioz, j'ai eu, le lendemain, une entrevue avec le général Corniglion-Molinier, qui s'est déclaré d'accord sur les décisions prises au cours de cette séance.

Enfin, en ce qui concerne l'hôtellerie, considérée comme industrie exportatrice, j'avais correspondu avec le secrétariat d'Etat au budget qui, finalement, m'a opposé une réponse négative. Une réunion, à laquelle prendront part les services des finances, doit toutefois avoir lieu dans le cabinet du général Corniglion-Molinier. C'est au cours de cette réunion que doit être prise une position définitive.

M. le président. La parole est à M. Dufour.

M. André Dufour. Mesdames, messieurs, le groupe communiste entend, lui aussi, exposer son point de vue sur le développement du tourisme.

Pour développer le tourisme national qui, en France, assure l'existence de plus de 1.500.000 travailleurs, il faut, pensons-nous, étendre sa clientèle et tout faire pour le rendre accessible à tous les travailleurs de notre pays.

C'est à la classe ouvrière que nous voulons, selon les termes mêmes de la Constitution, assurer le droit aux loisirs. Aussi devons-nous aider beaucoup plus au développement du tourisme populaire.

Sans doute nous donnera-t-on, tout à l'heure, quelques explications sur la répartition des subventions inscrites à un chapitre qui viendra dans un moment en discussion. Cela nous permettra d'ailleurs d'apprécier si les deniers publics vont bien à ceux dont l'efficacité des efforts est le mieux prouvée par les résultats les plus satisfaisants.

La plus importante des associations de tourisme populaire est, sans conteste, « Tourisme et travail ». Cependant, il nous a été rapporté que cette association — cela nous sera sans doute précisé également dans un moment — qui a bénéficié de l'aide de l'Etat jusqu'à l'année 1951, a été rayée de la liste des bénéficiaires pour l'année 1952 et l'année 1953.

Cependant, nous pourrions nous servir de la progression de cette association pour démontrer que le tourisme populaire répond à un besoin et est susceptible d'une plus grande expansion, au mieux des intérêts sociaux, économiques et financiers de la nation.

M. Martel avait raison de signaler l'importance de ceux qui, nombreux maintenant, utilisent les congés payés.

« Tourisme et travail » compte plus d'un million d'adhérents auxquels cette association fournit des prestations pour plus d'un milliard de francs. C'est beaucoup pour une association, mais c'est encore bien peu en comparaison de ce qui pourrait être, de ce qui devrait être pour satisfaire l'ensemble des travailleurs de France.

Mais, dès maintenant, « Tourisme et travail » assure un chiffre d'affaires important à un vaste secteur économique: un milliard de francs que les touristes déboursent dans tous les coins de France, auxquels viennent s'ajouter les dépenses accessoires, comme celle des timbres-poste. C'est là un apport non négligeable à l'activité du pays et à son développement touristique.

Certaines municipalités ont d'ailleurs parfaitement compris les avantages que leur ville peut attendre du tourisme populaire.

En premier lieu, le séjour en vacances des travailleurs améliore leur condition sanitaire. En second lieu, l'arrivée de ceux-ci, devenus touristes, accroît l'activité du commerce local.

Certes, quelques maires professent une répulsion pour tout ce qui est populaire, voulant réserver leur ville à une « société choisie », comme ils disent.

Ainsi, un de nos collègues de cette Assemblée, maire d'une plage atlantique, s'élève contre le tourisme populaire. Il estime souhaitable — c'est notre collègue qui parle — « que les titulaires de congés payés soient canalisés vers des endroits où, tout en pouvant profiter des beautés de la nature, de l'ardeur du soleil et des bienfaits de l'air marin ou du climat salubre de la montagne, leur présence ne constituerait pas un prétexte pour la clientèle aisée à se retirer pour laisser la place et à s'enfuir à l'étranger ».

Après avoir ainsi exprimé son mépris de la classe ouvrière à laquelle il veut refuser l'accès de certaines plages balnéaires, notre collègue continue — j'ai sous les yeux le journal dans lequel il l'a écrit:

« J'en dirai presque autant des campeurs qui sont de plus en plus envahissants et dont la présence en certains coins de nos stations balnéaires, touristiques, estivales, etc., pourrait, si certaines précautions n'étaient pas mises en vigueur, devenir une sorte de repoussoir pour les habitués ou les hôtes de passage. »

N'en déplaise à M. Max Brusset, auteur de cet article, nous ne considérons pas, nous, les campeurs comme des « repoussoirs » et nous demandons au contraire une aide plus efficace du Parlement pour le développement du camping.

Nous voulons croire que l'exemple cité constitue heureusement une exception car nous savons que bon nombre de municipalités savent gré à « Tourisme et Travail » d'amener en leurs cités des Français honnêtes et, de surcroît, travailleurs, des Français qui aiment à connaître leur pays.

Ces municipalités font ce qu'elles peuvent pour faciliter l'action de cette organisation.

Ce qui se fait sur le plan régional doit être complété par l'intervention du Gouvernement qui doit aider généreusement un tel mouvement d'intérêt national.

Pour m'éviter de reprendre tout à l'heure la parole je fais connaître dès maintenant que nous demanderons, lors de l'examen du chapitre 44-61, que soit rétablie pour 1954 la subvention à « Tourisme et Travail ».

Cette association pourrait l'investir en installations de camps, en maisons familiales et en colonies de vacances sans être contrainte de pratiquer un autofinancement dont la répercussion dans les prix empêche encore ces organisations de vacances d'être accessibles aux budgets réduits des familles ouvrières.

En conclusion, nous vous demandons, monsieur le ministre, de faire beaucoup plus pour aider au développement du tourisme populaire. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. M. Faraud a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 3461.

La parole est à M. Faraud.

M. Roger Faraud. Mes chers collègues, le rapporteur, M. Bénard, a heureusement souligné l'importance qu'il convenait de donner au tourisme social et il a énuméré un certain nombre de mesures, sur lesquelles je ne reviendrai pas, qui pourraient attirer vers le tourisme le plus grand nombre possible de personnes en vacances, dont les ressources sont modestes.

Il a ajouté qu'un effort publicitaire accru devrait être entrepris pour attirer de nouvelles couches de la population au tourisme et pour les retenir en France.

Il faut aussi contrebattre, dans ce domaine, certaine campagne hostile à cette clientèle populaire. A ce propos, j'ai été gagné de vitesse par M. Dufour. J'avais en effet l'intention de rappeler l'article récent écrit par le maire de Royan, ville malheureusement détruite pendant la guerre et qui redeviendra, je l'espère, une des perles de l'Atlantique. Comme je me flatte d'agir avec correction, j'avais d'ailleurs prévenu M. Brusset de mon intention de rappeler les termes inadmissibles qu'il a utilisés pour parler du tourisme populaire et des bénéficiaires des congés payés.

Je ne suis pas sûr que cet article écrit par le député-maire de Royan, ou tout au moins signé par lui, constitue une habile

publicité pour Royan. Les termes qui y sont employés sont humiliants et injurieux, à la fois pour la population de Royan et pour les touristes populaires.

Avant la guerre, Royan recevait chaque année 150.000 personnes appartenant à toutes les classes sociales et toutes étaient reçues avec la même amabilité. Je suis persuadé que dans l'avenir, lorque Royan sera reconstruit, il en sera de même, car la seule Société, avec un grand S, ne fera pas la prospérité de Royan. Il y a et il y aura dans cette station, comme dans les autres, place pour tous.

Notre collègue a également condamné les campeurs, dans les termes qui ont été rappelés. Cette opinion n'est malheureusement pas isolée. C'est ainsi que, l'an dernier, le président de la fédération des hôteliers de Dijon et de la Côte-d'Or, dans un rapport lu aux états généraux de la gastronomie et reproduit par la presse hôtelière, a également émis un jugement péjoratif sur le camping.

« Il s'agit, dit-il, d'examiner les moyens de limiter le camping ».

Plus loin: « Nous nous déclarons tout net hostiles à reconnaître au camping un droit quelconque au titre du tourisme ».

Et aussi: « Le camping est antitouristique. Il devrait être interdit sur le territoire des stations classées ou à proximité des sites ».

Le même auteur propose une série de taxes qui devraient être appliquées aux campeurs.

Je sais bien qu'on a pu parfois reprocher avec raison certains excès aux campeurs, mais on a également exagéré. Les campeurs, aujourd'hui, sont pour la plupart inscrits dans un certain nombre de groupes et de clubs qui ont fait leur éducation. J'avoue, pour ma part, être moi-même un pratiquant de cette forme du tourisme et, sans vouloir déplaire à M. Anthonioz, et sans avoir aucune prévention contre l'hôtelier, je déclare que, par une belle soirée d'été, je préfère coucher sous la tente au bord d'un étang ou d'un torrent plutôt que dans une chambre d'hôtel.

Que les restaurateurs et les hôteliers n'apprécient pas cette forme de tourisme, je le comprends, encore qu'il arrive au campeur, lorsqu'il est fatigué de faire sa cuisine, d'aller au restaurant. Chacun sait, d'autre part, que les campeurs sont d'excellents clients pour le commerce de l'alimentation.

Le camping, au surplus, mes chers collègues, est un fait social. Il ne faut pas le limiter. Il faut lui permettre de se développer sans qu'il soit une gêne pour les autres touristes. Les tentes multicolores d'un camp bien tenu ne sont pas disgracieuses et ne compromettent pas la beauté d'un site.

Cependant, il faut inviter les municipalités à équiper des terrains convenables. Il ne faut pas permettre aux campeurs de s'installer n'importe où, mais il ne doit pas non plus être question de les reléguer dans un terrain vague.

On ne peut demander que toutes les villes suivent l'exemple d'Hyères, dont le terrain de la Capte est peut-être un des plus beaux et des mieux aménagés en Europe; il faudrait néanmoins que les municipalités fussent invitées à doter les terrains destinés aux campeurs d'aménagements modestes mais où l'hygiène la plus élémentaire serait respectée — prises d'eau, waters, récipients d'ordures journellement vidés — moyennant quoi on peut réclamer à ces campeurs une redevance modeste.

Monsieur le ministre, dans ce domaine, il reste beaucoup à faire, mais si l'on s'engage dans cette voie, on gagnera au tourisme de nouveaux adeptes, notamment les jeunes. Les campeurs auront alors conscience de ne plus être traités en parias. Vous aurez ainsi travaillé pour la prospérité de nos stations, de toutes nos stations. Vous aurez permis à de nouveaux adeptes du tourisme d'utiliser sainement leurs loisirs, de profiter des bienfaits de la vie en plein air, de se distraire et de s'instruire.

Le tourisme n'a pas seulement un aspect commercial et financier: il est un élément de culture; il présente un côté humain et social. C'est ce que je vous demande de ne pas dédaigner. (*Applaudissements.*)

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Faraud ?

M. Roger Faraud. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement de M. Faraud est retiré.

Je rappelle avec discrétion, mais avec fermeté, aux orateurs qui vont intervenir que la plupart des groupes ne disposent plus de temps de parole. Je leur demande d'en tenir compte.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Sans vouloir enfreindre le conseil que vous venez de nous donner, laissez-moi vous remercier, monsieur le président, d'avoir laissé néanmoins s'instaurer au sein de l'Assemblée une discussion générale sur le tourisme.

J'ai été très sensible aux compliments que mes collègues ont bien voulu m'adresser, mais je dois dire que c'est à la commission des finances tout entière qu'il convient de les transmettre car, en créant une sous-commission chargée des questions du tourisme, elle a voulu montrer combien elle était attachée à ce problème.

La commission veut, en ce moment — vous le savez bien, monsieur le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme — faciliter votre tâche. Elle désire vous aider, notamment par les auditions qu'elle provoque des chefs de service et des directeurs du ministère des finances et du secrétariat au budget, pour faire admettre l'industrie hôtelière au bénéfice des avantages particuliers accordés aux industries exportatrices.

On vient de parler du camping. Permettez-moi de profiter de la présence de M. le secrétaire d'Etat au budget pour lui demander d'être particulièrement bienveillant pour la fédération des propriétaires de terrains de camping. Les préfets se sont préoccupés de la question et ont édicté certaines conditions dont le respect évitera à M. Max Brusset d'avoir à renouveler ses observations.

Mais il ne faudrait pas que le ministère des finances, dans sa trop grande précipitation à vouloir percevoir toutes les taxes en procédant à des assimilations parfois un peu trop hâtives, empêche ces mêmes propriétaires de satisfaire aux mesures de sauvegarde et d'hygiène prescrites par ailleurs.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je veux répondre à votre appel à la brièveté, monsieur le président, mais je ne peux laisser sans réponse les observations qui viennent d'être présentées.

Le tourisme revêt des formes multiples et il est du devoir du ministre de ne sacrifier ni les unes ni les autres.

Je rappelle à l'Assemblée que le ministère de l'éducation nationale dispose de crédits pour l'installation des terrains de camping. Aussi, lors de la discussion du budget de ce ministère, certaines observations qui ont été présentées aujourd'hui pourront être renouvelées.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Henri Ulver, *secrétaire d'Etat au budget.* Je rassure M. le rapporteur en lui affirmant que j'interviendrai auprès de mes services pour qu'une grande bienveillance préside à leur travaux.

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. J'ai évoqué avec sévérité il y a un instant une haute autorité et j'ai omis de rendre hommage à celle de M. le ministre des travaux publics qui est, je le sais, avec son collègue M. le ministre d'Etat Corniglion-Molinier, intervenu auprès du commissariat au plan dans le sens souhaité par le conseil supérieur du tourisme.

Je m'excuse de cette omission et je vous remercie de votre intervention, monsieur le ministre.

Si je n'ai pas parlé de la nécessité d'assimiler des industries touristiques aux industries exportatrices en général pour les avantages à leur accorder, c'est parce que je sais que vous-même, monsieur le ministre, M. le secrétaire d'Etat au budget et d'autres de vos collègues, ont une parfaite compréhension de cette nécessité et que vous vous promettez de régler la question dès lundi. Je n'ai donc pas cru devoir l'évoquer pour ne pas faire perdre le temps de l'Assemblée. Je vous remercie par avance de ce que vous pourrez faire à cet effet.

Mais je veux répondre à nos collègues qui ont, en quelque sorte, opposé les campeurs aux hôteliers, notamment M. Faraud. Le député et l'hôtelier que je suis n'a aucun préjugé contre les campeurs et je déplore que certains de nos collègues aient tenu des propos qui, certainement, dépassaient leur pensée. Nous connaissons M. Brusset: il a trop le respect de la personne humaine pour que les lignes parues sous sa signature aient traduit sa pensée profonde.

Mon cher collègue, si les hôteliers éprouvent parfois quelque inquiétude devant la prolifération des campeurs, ce n'est pas qu'ils reprochent à ces derniers leur comportement et leur attitude; j'ajouterai en ma qualité de maire d'une station que je n'ai qu'à me féliciter des rapports que j'entretiens avec eux. Les hôteliers sont quelque peu inquiets parce que, dans le même moment où ils ont à constater autour de chez eux ou de leur cité la prolifération des campeurs, ils se trouvent fiscalement harcelés de telle façon qu'ils ne peuvent faire face aux obligations que le Parlement, bien souvent — je m'excuse de le dire — leur a créées.

Reconnaissant au camping le très grand intérêt qui lui revient, l'hôtellerie française souhaiterait que son développement ne porte pas une lourde atteinte à ses possibilités d'exploitation, par une trop sensible désaffection des établissements hôteliers.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Vous savez combien ce problème est douloureux pour eux; s'ils n'obtiennent pas en leurs hôtels une fréquentation suffisante ils ne peuvent faire face aux lourdes charges qui leur incombent. C'est la seule raison de leur inquiétude, mais je vous assure qu'elle n'exclut pas toute la considération qu'ils réservent aux campeurs.

M. le président. M. de Villeneuve a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 34-61.

La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. Par cet amendement je désire attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics, de M. le secrétaire d'Etat au budget et des membres de la sous-commission du tourisme sur la nécessité de donner vie au tourisme à l'île de la Réunion.

En ce pays qui est le mien, tout ce que Dieu a fait est magnifique et nous l'en remercions. Les étrangers de l'île Maurice, du Cap et même les Français de Madagascar y viennent, en petit nombre il est vrai, non seulement pour visiter nos sites, mais pour jouir du bienfait des eaux thermales.

S'ils y viennent moins nombreux actuellement, cela est dû au manque d'organisation. Il n'y a presque pas d'hôtels aménagés de façon moderne. Le syndicat d'initiative est exsangue. Son personnel perçoit actuellement un salaire de famine, il continue cependant son travail, parce qu'il aime son petit pays et qu'il voudrait qu'on le connaisse mieux.

Monsieur le ministre, je vous ai demandé ces jours-ci de nous aider et, par une lettre, vous avez répondu favorablement à ma requête.

Ce beau pays n'a pas que des vallées et des cours d'eau admirables. Ses sources thermales sont très connues dans l'océan Indien. Celles de Cilaos ont été remises à peu près en état. Mais il reste à faire un gros effort en leur faveur. Quant à celles de Hell-Bourg et de Mafati, il n'en est plus question.

Pour la boisson, les eaux thermales de la Réunion valent largement celles qui viennent de l'extérieur. Mais je n'insiste pas, à cause de la concurrence. (*Sourires.*)

Comprenez notre situation. Nous avons, chez nous, des richesses qui ne sont pas exploitées.

Le tourisme serait une des industries les plus florissantes de notre pays si nous étions aidés matériellement, et cette prospérité nous conduirait, monsieur le ministre d'Etat au budget, à ne plus vous demander les subventions que nous sollicitons de temps à autre, car nous pourrions vivre ainsi par nous-mêmes.

Je compte sur votre bienveillante compréhension.

M. le président. La parole est à M. Louis Martel.

M. Louis Martel. Je demande à M. le ministre des travaux publics et éventuellement à M. le rapporteur, qui n'ont rien dit au sujet du crédit thermal, s'ils pensent qu'une amélioration interviendra à brève échéance à cet égard.

En effet, tout le monde est d'accord dans ce domaine depuis plusieurs années, mais aucun progrès n'est constaté.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai déjà répondu à votre demande, monsieur Martel, en précisant que des pourparlers étaient en cours entre le ministère des finances et le ministère des travaux publics en ce qui concerne le crédit thermal.

M. Louis Martel. Je n'avais pas entendu, monsieur le ministre. Je vous remercie.

Je signale à M. de Villeneuve, qui sollicite l'aide de l'Etat pour le développement du tourisme dans les territoires d'outre-mer, qu'un effort peut, sans doute, être fait par les pouvoirs publics, mais qu'il peut aussi s'adresser utilement à des organismes privés pour la construction d'hôtels.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai pris acte également des observations de M. de Villeneuve. J'informe d'ailleurs notre collègue qu'il a la possibilité d'obtenir des crédits du F. I. D. O. M.

M. Frédéric de Villeneuve. Le F. I. D. O. M. ne s'occupe pas du tourisme. Il n'y a que la canne à sucre qui l'intéresse à la Réunion.

Cela dit, je retire mon amendement, mais je compte sur votre bienveillante compréhension, monsieur le ministre.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-61, au chiffre de 688.600.000 francs.

(*Le chapitre 34-61, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 35-21 :

5e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations, 14.869.192.000 francs. »

La parole est à Mme Rabaté, à qui je demande d'être brève.

Mme Maria Rabaté. J'interviendrais le plus brièvement possible, monsieur le président...

M. le président. J'aurais souhaité que vous n'ajoutiez pas « possible ». (*Sourires.*)

Mme Maria Rabaté. ... mais je suis momentanément dans ce débat le seul député parisien...

M. le président. Outre le président. (*Rires.*)

Mme Maria Rabaté. ... à intervenir pour une question qui intéresse au premier chef notre capitale et nous intéresse tous.

En effet, je ne voudrais pas qu'il puisse être dit, comme l'ont dit dans certaines réunions des parlementaires non communistes, que parce que les parlementaires appartiennent en grande partie à la province, ils se désintéressent des problèmes de Paris.

M. Edouard Depreux. Il y a aussi les banlieusards.

Mme Maria Rabaté. Paris reste pour chacun d'entre nous, élus de province ou élus de Paris, la capitale de notre pays.

Or, actuellement, il est question d'un projet qui concerne Paris et notamment l'entrée dans la région Sud de Paris de l'autoroute du Sud qui devrait joindre Orly à la place Denfert-Rochereau.

On objectera peut-être que ce projet n'intéresse pas ce chapitre; pourtant, il importe, au chapitre en discussion, de souligner qu'il s'agit d'une route d'intérêt national prise en charge par l'Etat et non point par le département de la Seine ni par la ville de Paris.

De quoi s'agit-il ? Il s'agit de continuer jusqu'au cœur de Paris une autoroute qui détruirait — si le projet était réalisé — monsieur le ministre, une des plus belles voies de pénétration dans Paris, l'avenue du Parc-Montsouris.

Pour ne pas prendre sur un temps de parole qui, d'ailleurs, ne nous reste plus (*Sourires.*), je demande à nos collègues de se reporter au compte rendu d'une séance du conseil municipal de Paris, en date du 9 décembre 1953, et notamment aux déclarations du représentant de M. le préfet de la Seine, c'est-à-dire de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département, qui parle, ni plus ni moins, d'élever en plein cœur de Paris, dans une des avenues les plus belles et les plus aérées, une autoroute à la hauteur du premier étage des immeubles bordant l'avenue à droite et à gauche. On disposerait ainsi délibérément du sort des propriétaires, des locataires, des commerçants, des artistes et des innombrables familles et enfants qui empruntent l'avenue du parc Montsouris pour se rendre dans le seul parc de la rive gauche, le parc Montsouris.

Nous aurons certainement l'occasion d'intervenir sur la question au cours d'autres débats, mais, puisqu'il s'agit d'une initiative gouvernementale, on aura beau nous dire qu'elle n'a pour but que d'assurer un meilleur transport entre l'aérodrome d'Orly et le cœur de Paris, nous savons que cette voie présente un intérêt stratégique et qu'elle doit servir éventuellement à des fins militaires.

Tel est notre opinion. Un embranchement de l'autoroute du Sud est prévu pour desservir spécialement l'aérodrome, a-t-il été déclaré à la sous-commission siégeant près M. le préfet de la Seine.

C'est pourquoi, au terme de ces observations que nous aurions souhaité développer davantage, mais que nous avons tenu à présenter parce qu'il convient de nous faire ici l'écho des habitants de tout un quartier dont on a dit qu'ils n'auront qu'à déménager — ces paroles ont été prononcées et imprimées — je renvoie M. le ministre aux déclarations officielles que j'ai citées tout à l'heure.

Nous sommes bien d'accord sur la nécessité de faciliter la circulation dans Paris. Nous n'y sommes nullement opposés. Qu'on ne nous fasse pas dire le contraire. Mais — outre tous les inconvénients précédemment signalés, les menaces pesant sur des immeubles et leurs locataires, la destruction d'une des plus belles avenues de Paris — il convient aussi de souligner le danger d'une telle pénétration qui permettrait l'accès des troupes étrangères au cœur même de Paris. C'est une raison supplémentaire, pour nous, de nous élever contre ce projet.

La plus grande discrétion règne dans les services officiels à son sujet.

Nous avons aujourd'hui l'occasion d'obtenir immédiatement une réponse. Nous demandons donc à M. le ministre de nous dire d'abord quelles sont les intentions du Gouvernement quant à la pénétration de l'autoroute du Sud dans Paris.

Selon sa réponse, nous lui demanderons de prendre devant le Parlement l'engagement d'abandonner tout projet de péné-

tration d'une autoroute dans Paris et, en tout cas, de ne prendre aucune décision sans avoir soumis ce projet aux autorités compétentes, en l'occurrence le conseil municipal de Paris. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. René Regaudie, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Je suis navré de ne pouvoir partager l'opinion de Mme Rabaté et je voudrais lui répondre sur deux points.

En premier lieu, il est tout à fait inexact que les parlementaires de la province se désintéressent de Paris. C'est le contraire.

Mme Maria Rabaté. Ce n'est pas moi qui l'ai dit. Il a été dit ici que les députés de province se désintéressaient de ces problèmes. Mais je sais qu'il n'en est rien.

M. le président. Madame Rabaté, je vous prie de ne pas interrompre.

M. le président de la commission des moyens de communications et du tourisme. Je vous demanderai de m'écouter, madame, avec la même attention que j'ai apportée moi-même à vos observations.

Mme Maria Rabaté. Vous ne m'avez pas comprise ?

M. le président. Veuillez faire silence, madame. Sinon je devrai vous rappeler à l'ordre.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Je précise que les parlementaires de province ne se désintéressent point de la desserte de Paris et c'est parce que nous constatons quotidiennement — et pour nombre d'entre nous avec beaucoup de regret — que l'accès ou la sortie de Paris est devenu une entreprise qui tient de l'acrobatie que nous demandons avec insistance l'aménagement des sorties de Paris

Vous visiez tout à l'heure l'aménagement de la sortie Sud et vous vous y opposiez. Pour ma part, je l'avoue, je ne connais pas les conditions techniques de cet aménagement.

Vous disiez qu'il se trouvait à proximité de la desserte de l'aéroport d'Orly et vous vous éleviez contre, en considération de l'objectif stratégique constitué par l'aéroport.

Quand nous savons ce qui se fait dans certains pays du monde entier nous avons quelque honte à entendre tenir ici de tels propos.

Je dois dire que nous nous sommes attachés à défendre le fonds national d'investissement routier dont les objectifs doivent d'abord être la desserte et la liaison des grands centres. La desserte de la sortie Sud de Paris est une des préoccupations essentielles qui relèvent du fonds national d'investissement routier et nous le disons au nom de la province, au nom des usagers, comme au nom des Français tout simplement: il est grand temps que cet aménagement soit réalisé. (*Applaudissements.*)

Mme Maria Rabaté. Je demande la parole pour répondre à la commission.

M. le président. Je ne puis vous donner de nouveau la parole. Vous en avez usé très largement.

La parole est à M. Daladier.

M. Edouard Daladier. Je m'étais fait inscrire sur ce chapitre sans avoir beaucoup d'illusion sur le résultat de mon intervention puisqu'il s'agirait d'une augmentation de crédits.

Je fais allusion à la reconstruction des ponts. Je trouve navrant que huit ans après leur destruction la plupart d'entre eux, au moins dans le département que je représente, n'aient pas été reconstruits.

Il s'agit particulièrement du pont de Cavaillon sur la Durance, où l'on peut encore circuler avec des moyens préhistoriques, et plus spécialement du pont de Roquemaure qui joint les rives du Rhône vers la ville d'Orange.

Vous avez voté avec raison des crédits importants pour construire sur la rive droite du Rhône une usine atomique. Il est vraiment paradoxal de constater qu'aucune liaison n'existe entre les deux rives du Rhône et que le pont de Roquemaure, détruit par les bombardements, n'a pas encore fait l'objet d'un effort de reconstruction.

Je ne demanderai pas le renvoi du chapitre à la commission des finances; on a déjà renvoyé assez de budgets et je ne veux pas du tout paralyser la discussion, mais je voudrais qu'au moins M. le ministre des travaux publics, si cela lui est possible, me donne l'assurance qu'il pourra commencer, par de nouvelles répartitions de crédits à l'intérieur de son budget, la reconstruction de ce pont qui, je le répète, est réclamée à la fois par les populations du département du Gard et par celles du département de Vaucluse.

M. le président. La parole est à M. Peytel.

M. Michel Peytel. Mes chers collègues, ce chapitre, relatif à l'entretien et à la réparation des routes, avait été, par lettre rectificative, réduit de façon importante puisqu'il s'agissait d'une diminution de 1.600 millions de francs.

Par virement d'une somme correspondante prélevée sur le fonds d'investissement routier, le Gouvernement pensait le rétablir.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Non, monsieur Peytel.

M. Michel Peytel. Voulez-vous me permettre de poursuivre, monsieur le ministre, vous verrez que nous sommes d'accord.

Par ce prélèvement sur le fonds d'investissement routier, le Gouvernement pensait rétablir le montant intégral du crédit primitif.

Depuis, heureusement, on a bien voulu reconnaître la nécessité absolue de maintenir au fonds d'investissement routier sa destination exclusive, qui est le financement de travaux neufs.

M. Jean-Paul Palewski. Très bien!

M. Michel Peytel. Il n'en reste pas moins que, dans l'état actuel des choses, même compte tenu des 200 millions de francs qui ont été rétablis, le chapitre concernant l'entretien des routes est diminué, en fin de compte, de 1.400 millions.

L'amendement que j'ai déposé, proposant une réduction, à titre indicatif, de 1.000 francs, a surtout pour objet de me permettre d'élever une protestation contre cette réduction.

Nous n'avons malheureusement pas l'initiative des dépenses et comme, d'autre part, nous avons obtenu le rétablissement de la destination primitive du fonds d'investissement routier — ce qui est pour nous le plus important — nous n'avons pas cru devoir refuser à nouveau la discussion de ce budget.

J'insiste cependant tout particulièrement auprès de M. le ministre des travaux publics afin que, pour l'exercice prochain, on ne réduise pas, une fois encore, les crédits d'entretien de nos routes. S'il devait en être ainsi, le réseau routier français, qui n'est, hélas! plus le premier réseau du monde, risquerait de subir très rapidement des dégradations telles que les problèmes de la circulation et de la sécurité deviendraient pratiquement insolubles.

C'est dans ce sens que j'ai déposé cet amendement et je demande à l'Assemblée de bien vouloir le voter.

Je souligne, en terminant, notre désir de voir le Gouvernement nous présenter, l'an prochain, des crédits d'entretien, non plus en diminution, mais en augmentation. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Nisse.

M. Robert Nisse. Je m'excuse de devoir attirer à nouveau l'attention du Gouvernement sur la grande misère de nombreuses routes et chemins de France et ce malgré tous les efforts poursuivis au cours de ces dernières années.

Je sais bien, monsieur le ministre, ce que vous allez me répondre: seules les routes nationales dépendent entièrement de votre département ministériel, tandis que les routes départementales et les chemins relèvent, en particulier pour leur financement, du ministère de l'intérieur.

Mais n'est-ce pas là, justement, l'une des causes de la situation si malheureuse que nous déplorons aujourd'hui ? Est-il bien logique que figurent, entre autres, au budget du ministère de l'intérieur, les crédits destinés aux subventions d'équipement pour la voirie départementale et communale, à l'exécution de plan départemental d'amélioration du réseau routier, à l'exécution du plan vicinal d'amélioration du réseau routier ?

Toutes les questions afférentes aux routes et chemins ne devraient-elles pas relever d'un seul ministère ? Quant à moi, j'en suis convaincu; comme je suis convaincu qu'un large débat devrait s'instaurer sans tarder devant l'Assemblée nationale, où seraient évoqués tous les problèmes qui se rapportent à l'ensemble du réseau routier français et à la voirie rurale.

Mais, dès aujourd'hui — car la question ne souffre plus d'attente — je vous demande, monsieur le ministre, d'étudier avec vos collègues intéressés à ce problème, et en particulier avec M. le ministre de l'intérieur, M. le ministre des finances et M. le secrétaire d'Etat au budget, les modifications à apporter à la législation actuelle pour que la France, enfin, soit dotée d'un réseau routier digne de notre temps.

Au cours d'un tel débat, il faudrait aussi décider les dispositions qu'il convient de prendre pour assurer à toutes les communes de notre pays les moyens d'entretenir leurs chemins. Cet entretien est devenu, pour beaucoup de nos petites communes, un problème quasiment insoluble.

Ma circonscription comprend des communes qui n'ont que quelques centaines d'habitants. C'est ainsi que, dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, des communes qui ont tout au plus quelques centaines d'habitants, voire seulement une centaine, ont des kilomètres, quelquefois des dizaines de kilomètres de chemins à entretenir. Une commune, celle de Quiévelon, a cent quarante-quatre habitants et doit entretenir tout près de quinze kilomètres de chemins vicinaux et ruraux. C'est, pour ces communes, une impossibilité absolue, malgré tous leurs efforts, dans l'état actuel des choses.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Il y a là un problème qui est entièrement à repenser. Il faut que les petites communes soient ou bien déchargées de l'entretien de leurs chemins, ou bien dotées raisonnablement d'une subvention suffisante, mais réellement suffisante, par kilomètre, pour être mises en mesure de les entretenir convenablement, compte tenu, bien entendu, du climat, du relief et de la nature du sol.

Il y va, monsieur le ministre, de l'avenir de nos campagnes.

Faut-il ajouter les inégalités choquantes qui peuvent exister du point de vue des « impôts locaux », entre deux communes de semblable importance, dont l'une a peu de chemins à entretenir et dont l'autre en a beaucoup ?

Il y a là vraiment une situation intolérable.

En attendant que toutes les routes et chemins de France dépendent, comme il conviendrait, d'un seul ministère, il faut que tous les ministères intéressés travaillent en commun, en liaison étroite avec les autorités départementales et communales, à l'établissement d'un vaste programme dressé, région par région, département par département, pour la modernisation et l'entretien de l'ensemble de notre réseau routier.

Ce programme, étendu sur plusieurs années, devrait, bien entendu, être assorti d'un plan de financement suffisant, plan sur lequel on ne reviendrait pas, à la différence de ce qui a été fait, hélas! pour le fonds spécial d'investissement routier.

Un tel programme ne peut être arrêté qu'en accord étroit avec tous les ministères intéressés, en particulier avec le ministère de l'agriculture, le ministère de l'industrie et du commerce et, bien entendu, avec le ministère de la reconstruction et du logement qui, on l'oublie trop souvent, est chargé de l'aménagement du territoire.

Pour ne citer qu'un exemple, trop de passages à niveau, et pas seulement sur les routes nationales, paralysent l'activité économique de ce pays et coûtent infiniment cher, par le temps qu'ils font perdre aux Français.

Voilà donc pourquoi je vous demande instamment, monsieur le ministre, d'étudier avec vos collègues une présentation budgétaire qui grouperait dans un même ministère tous les crédits affectés aux routes et aux chemins de France. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Triboulet.

M. Raymond Triboulet. Mes chers collègues, il y a quelques années, j'avais eu l'occasion de signaler au ministre des travaux publics l'état déplorable des routes dans la zone du débarquement allié en Normandie.

J'avais demandé que des crédits spéciaux fussent réservés — j'y insiste encore aujourd'hui — en faveur de la section de la route nationale n° 13 Paris-Cherbourg qui se trouve en Normandie.

C'était la principale artère du ravitaillement allié, celle des convois prioritaires, et son état est lamentable.

Or, si l'on fait des travaux sur la route nationale n° 13 Paris-Cherbourg dans la zone de la région parisienne, on en a fait très peu dans la zone normande. Il se trouve que, notamment dans les départements du Calvados et de la Manche, cette route est vraiment dans un état indigne d'une grande artère touristique.

J'ajoute que, dans la région de Caen, elle constitue un véritable danger pour les travailleurs qui regagnent leur domicile à bicyclette. A la sortie Ouest de Caen, depuis deux ans, cinq cyclistes ont été tués et cinq autres blessés grièvement en regagnant, sur un secteur de dix kilomètres environ, le lieu de leur travail.

Il faut donc absolument faire un effort, au besoin faire une piste cyclable. Mais surtout, élargissez cette route. Rendez-la digne de toute la portion de route qui la précède. Des crédits exceptionnels doivent être prévus à cet effet. Ils ne doivent pas être prélevés sur les crédits d'entretien. Je me suis renseigné auprès des ingénieurs en chef des deux départements. Ils n'ont absolument pas les crédits nécessaires pour transformer comme il faudrait cette route nationale n° 13. Ces crédits seraient justifiés par les services de guerre, si je puis dire, d'une des principales artères du tourisme français.

M. le président. La parole est à M. Badie.

M. Vincent Badie. Mes chers collègues, je voudrais d'un mot m'associer aux observations très judicieuses qui ont été présentées par les orateurs précédents et regretter avec eux la diminution des crédits d'entretien de nos routes.

Cela risque d'avoir des conséquences graves dans un avenir immédiat.

Je veux particulièrement signaler à M. le ministre des travaux publics la situation des routes nationales du département de l'Hérault à la suite des inondations fort graves que nous avons connues. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez nous donner l'assurance que, dans la limite des crédits dont vous disposez, vous tiendrez compte le plus largement possible de la situation nouvelle dans laquelle se trouve le département de l'Hérault.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je puis vous donner l'assurance, monsieur Badie, que, pour les routes nationales, nous ferons le nécessaire pour rétablir ce qui a été détruit par les inondations.

M. Vincent Badie. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur Triboulet, dans la mesure du possible, la route n° 13 qui vous intéresse tout particulièrement retiendra notre attention et recevra une part de nos crédits.

Je me tourne maintenant vers M. Nisse et je lui dis qu'il n'est pas d'exemple qu'un ministre à qui on offre un cadeau le refuse. (*Sourires.*)

M. Robert Nisse. C'est un cadeau qui demande beaucoup de travail, monsieur le ministre, mais je suis sûr que vous le ferez très bien.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous le savez, monsieur Nisse, l'administration des ponts et chaussées n'a pas peur du travail.

Je souhaite que la responsabilité de toutes les routes, nationales, départementales et vicinales, soit centralisée entre les mains du ministre des travaux publics, mais je dois dire que le système que vous critiquez, mon cher collègue, ne donne sujet à aucune remarque défavorable dans le département auquel j'appartiens et dont je préside le conseil général. Le fonctionnement du fonds routier départemental et du fonds routier vicinal donne toute satisfaction à mes collègues du conseil général.

Je retiens votre suggestion, mais je me permettrai d'attirer votre attention sur le bouleversement qu'elle apporterait dans les relations administratives. Aussi, je crois que la réforme que vous souhaitez n'est pas près de voir le jour.

M. Robert Nisse. Ce serait beaucoup plus clair dans le budget.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. A M. Daladier, je voudrais pouvoir donner l'assurance que le pont de Cavaillon et le pont de Roquemaure seront rétablis dans un avenir prochain.

Toutefois, étant donné le volume des crédits dont je dispose actuellement, je ne peux prendre aucune assurance pour l'année 1954.

Madame Rabaté, je crois que votre intervention eût été mieux à sa place dans la discussion sur le fonds routier. Nous ne perdons pas de vue les travaux de Paris, et, quoique provincial, je vous assure que j'éprouve les mêmes sentiments que vous envers la capitale de la France. Tout de même, je dois déclarer que vous vous êtes fort émue d'un projet qui ne m'a pas encore été présenté.

A l'heure actuelle, aucune décision n'a donc pu être prise.

M. le président. La parole est à M. Chassaing.

M. Eugène Chassaing. Je m'associe aux protestations qui ont été formulées contre la dotation de ce chapitre 35-21 relatif à l'entretien et à la réparation des routes et ponts.

La répartition des crédits entre les départements a fait l'objet de l'intervention d'un de nos collègues.

Je vous assure que, à cet égard, le département du Puy-de-Dôme ne compte pas parmi les plus favorisés. Voici son cas.

Pour plus de mille kilomètres de routes nationales, cinquante kilomètres n'ont jamais fait l'objet d'une réparation quelconque. La remise en état doit être totale.

Je demande donc à M. le ministre de vouloir bien nous donner à ce titre tous apaisements, car les réparations s'imposent.

Des promesses ont été faites.

On nous a dit que le retard serait comblé en un an ou deux, mais nous attendons toujours. Faites, monsieur le ministre, que nous n'attendions pas encore des années.

M. le président. La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Monsieur le ministre, on l'a déjà dit, mais je tiens à le répéter, personne ici ne se désintéresse de Paris.

Pour le reste, M. le ministre affirme qu'il n'a donné aucun avis sur le projet dont on a parlé. Cela est vrai, sans doute, pour la traversée de Paris, mais l'autoroute du Sud est bien en construction, puisque l'on a commencé l'édification des ponts.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Bien entendu!

M. Lucien Midol. Personne ne me démentira si j'affirme que le plus grave problème qui se pose à cet égard est celui du logement.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mon cher collègue, j'ai répondu à la question que Mme

Rabaté m'a posée à propos de la pénétration de l'autoroute dans Paris.

Pour le reste, je suis assez bien placé pour savoir que sa réalisation est commencée. (*Sourires.*)

M. Lucien Midol. Ce serait un scandale de faire traverser Paris par un viaduc.

M. le président. La parole est à M. Depreux.

M. Edouard Depreux. Monsieur le ministre, je voudrais qu'il n'y eût pas d'équivoque. Le projet est déjà assez avancé en ce qui concerne la banlieue et le département de la Seine.

Nous voudrions obtenir l'assurance formelle que toutes dispositions seront prises avant expulsion pour reloger les personnes qui sont logées actuellement sur le tracé de l'autoroute.

Ce problème crée, en effet, des situations sociales dramatiques dont vous devinez l'acuité dans toute la région parisienne.

M. Michel Peytel. J'insiste dans le même sens que M. Depreux.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur Depreux, hier, précisément, une conférence sur ce sujet a eu lieu au ministère de la reconstruction et du logement.

M. le président. M. Penoy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-21.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Différer l'entretien de nos routes et de nos ponts provisoires, c'est augmenter la charge de l'Etat.

Or, pour ne citer que les ponts du département des Ardennes, notamment ceux de Sedan, les délais prévus pour les travaux lors de l'élaboration des projets, ont été souvent dépassés.

L'économie du caissier n'est pas valable pour le comptable et nous souhaiterions que l'administration des finances joue ce second rôle de préférence au premier.

Le réseau routier, malgré son apparence, est en très mauvais état, et après le gel, chaque hiver, on constate avec surprise, mes chers collègues, que tel tronçon de route que l'on emprunte et qui inspire confiance parce que des « emplois » ont été judicieusement faits, devient subitement, sans cause apparente, de la belle route, fondrière.

Ces tronçons-là, il faudra les reprendre jusque dans leur fondation et l'entretien deviendra une grosse réparation.

Alors que les routes nationales exigent un entretien qui coûte 440.000 francs par kilomètre, le crédit qui nous est soumis correspond à une dépense de 200.000 francs environ.

Je ne veux pas en dire davantage sur ce problème. Il serait désirable, pour le moins, que le rétablissement du crédit de l'année dernière soit envisagé.

Mon amendement a donc pour objet de vous aider dans ce domaine, monsieur le ministre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Penoy.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Schaff a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-21.

Le parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. M. Schaff, momentanément absent, m'a demandé de bien vouloir défendre son amendement.

La solution du problème de l'entretien et de la réparation du réseau routier français est fonction des différentes dotations budgétaires et des ressources du fonds d'investissement routier.

Ces crédits, tellement insuffisants, compte tenu des sommes allouées avant la guerre, méritent d'être augmentés.

Mon collègue estime qu'il est opportun de percevoir sur les véhicules étrangers circulant en France une taxe unique au titre de contribution à la réparation des dommages causés par lesdits véhicules aux routes françaises.

D'autres pays d'Europe occidentale vivant presque exclusivement de l'industrie touristique, dont la Suisse, imposent une telle taxe depuis cinq ans déjà.

Etant donné nos réels besoins financiers, je demande à M. le ministre, au nom de mon collègue, de créer cette taxe et de verser son produit au fonds d'investissement routier.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Je crains que cet amendement, s'il était adopté, n'ait pour effet de gêner les touristes qui viennent en France. Ses répercussions risqueraient d'être désastreuses.

Par conséquent, je crois que nous ne pouvons pas l'adopter.

M. René Charpentier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Charpentier.

M. René Charpentier. Je désire poser une simple question à M. le ministre.

On vient d'inaugurer des ponts sur la Marne. Est-il vrai qu'il va falloir les refaire ou les surélever parce que le chemin de fer qui passe dessous doit être électrifié et qu'on n'a pas prévu une hauteur suffisante ?

M. le président. Monsieur Charpentier, permettez-moi de vous faire observer que votre intervention ne présente aucun lien avec l'amendement de M. Schaff. (*Sourires.*)

M. René Charpentier. Je le reconnais bien volontiers, monsieur le président.

M. le président. C'était évident.

La parole est à M. Anthonioz, contre l'amendement de M. Schaff.

M. Marcel Anthonioz. Si l'amendement de M. Schaff, soutenu par M. Penoy, était adopté, il imposerait en quelque sorte, une pénalité aux touristes étrangers qui viennent en France.

Il ne saurait donc être question, pour nous, de l'adopter.

Je m'inscris en faux contre l'indication que vient de fournir M. Penoy et qui concerne la Suisse.

Il est vrai que les touristes qui pénètrent en Suisse sont invités à souscrire un versement; mais celui-ci est destiné à acquitter une prime d'assurance et non un droit de circulation.

M. René Penoy. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication saisie pour avis, a déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-21.

La parole est à M. Sibué.

M. Louis Sibué, *rapporteur pour avis.* Les nombreuses interventions qui viennent de se produire me dispenseraient peut-être d'insister, mais elles me permettent de vous livrer quelques conclusions.

S'il avait fallu démontrer, par des exemples précis, que la commission des moyens de communication a eu raison de déposer une motion préjudicielle pour protester contre l'insuffisance scandaleuse des crédits d'entretien des routes nationales, une telle démonstration résulterait de nos interventions.

Il me paraît indispensable de citer quelques chiffres.

On a avancé tout à l'heure le prix de revient de 440.000 francs par kilomètre pour l'entretien des routes nationales.

Admettons que ce chiffre soit excessif et ramenons-le à 400.000 francs, ce qui n'est pas exagéré si l'on tient compte qu'il s'agit parfois d'entretien différé et que l'entretien différé est beaucoup plus coûteux que l'entretien ordinaire.

Il y a en France 80.000 kilomètres de routes nationales. A 400.000 francs le kilomètre, il faudrait un crédit d'entretien de 32 milliards.

Or, considérons les crédits qui ont été accordés depuis 1949. S'ils sont remarquables, c'est par leur insuffisance et par leur courbe descendante, qui est la courbe de décadence de notre réseau routier national.

M. Michel Peytel. Très bien!

M. le rapporteur pour avis. En effet, si l'on traduit en francs 1952 les crédits accordés depuis 1949, voici ce qui en résulte: pour 1949, 28 milliards et quelques centaines de millions; pour 1950, 23.300 millions; pour 1951, 20.700 millions; pour 1952, 17.245 millions; pour 1953, 15.250 millions; pour 1954, 13.153 millions.

Nous arrivons par conséquent à des crédits qui représentent environ 40 p. 100 des crédits normaux d'entretien; la chute brutale pour 1954 provient surtout d'un prélèvement de 1.400 millions, d'après le calcul auquel on s'est livré tout à l'heure

Je suis de ceux qui pensent que la commission des moyens de communication, qui doit étudier ces problèmes de très près, se devait de crier à l'Assemblée et au pays que nous sommes en train de perdre le patrimoine national que représentent nos routes.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Très bien!

M. le rapporteur pour avis. Tout cela est extrêmement grave et, me tournant vers M. le ministre des travaux publics, je le supplie de défendre devant les services de la rue de Rivoli le patrimoine routier national.

En effet, que se passe-t-il ? Lorsque l'on veut pratiquer des économies et réaliser l'équilibre budgétaire — M. le ministre des finances le disait lui-même — on s'attaque aux chapitres dotés de gros crédits sur lesquels on fait une ponction.

Chaque année, c'est sur les crédits destinés aux routes que l'on réalise ce que l'on appelle des économies, mais des économies ruineuses.

Monsieur le ministre, nous vous supplions. La situation est extrêmement grave. D'ici quelques années, les dégâts sur les routes s'aggravant en progression géométrique avec le temps, nous aurons perdu notre réseau routier parce que, en dehors

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

des revêtements qui semblent quelquefois bons, l'infrastructure des routes est en cours de destruction.

Tous les techniciens l'affirment et eux-mêmes s'inquiètent sérieusement de cette situation.

La commission se devait de vous le dire et a demandé à cet effet une réduction indicative de 1.600 francs du chapitre 35-21, puisqu'elle n'a pas obtenu satisfaction sur sa motion préjudicielle. Elle considérait déjà comme insuffisant le crédit inscrit primitivement au budget, et nous en arrivons maintenant à 1.400 millions de moins.

Nous demandons au Gouvernement de prendre ses responsabilités. Nous ne voulons pas continuer le petit jeu des renvois devant la commission.

En tout cas, les responsabilités sont à prendre; la commission, elle, dégage la sienne. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Sibué.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je constate que le vote a été acquis à l'unanimité. M. de Villeneuve a déposé, lui aussi, un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-21.

La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. Mon intention, en déposant cet amendement, était de vous entretenir du réseau routier de mon département, l'île de la Réunion.

Je dois reconnaître tout d'abord que vos services, monsieur le ministre, ont fait un gros effort pour l'améliorer, et je leur rends hommage.

Il n'empêche que les routes et chemins sont régulièrement abîmés par les pluies — je ne parle pas des cyclones —, par les camions très lourds et par les charrettes aux jantes très étroites et coupantes.

Il serait nécessaire que ces routes soient refaites, compte tenu de ces observations. D'ailleurs, lorsque votre prédécesseur est allé à la Réunion, je l'ai entretenu de ces questions et il m'avait promis d'intervenir. Or, jusqu'à présent, rien n'a été fait en faveur de notre réseau routier.

Les plaines du bas sont généralement bien dotées en routes et chemins.

Quant aux hauts de l'île, un gros effort a été fait au dix-neuvième siècle par un grand gouverneur, M. Hubert Delile, qui avait à cœur de développer son île natale. Grâce à son œuvre, les terres des hauts ont été mises en valeur et de nombreuses familles s'y sont installées.

Ne serait-il pas préférable, monsieur le ministre, de faire d'abord un effort en faveur de ces routes et chemins avant de tracer « une route en corniche » qui relierait Saint-Denis au Port, route qui a certes sa valeur mais qui devrait, à mon avis, venir après la réfection du port, la réfection du réseau routier des hauts de l'île et la mise en valeur des forces hydrauliques ?

Vous m'avez renvoyé tout à l'heure au comité du F. I. D. O. M. Je m'y adresserai bien volontiers, mais j'ai tenu à vous faire part des ces observations afin que vous puissiez nous aider et me promettiez que les subventions seront judicieusement réparties pour le bien de mon petit pays.

M. le président. Monsieur de Villeneuve, maintenez-vous votre amendement ?

M. Frédéric de Villeneuve. M. le ministre me donne-t-il l'assurance que mes observations seront prises en considération ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous en donne l'assurance.

M. Frédéric de Villeneuve. Dans ce cas, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Peytel a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-21.

La parole est à M. Peytel.

M. Michel Peytel. Cet amendement avait le même objet que celui de la commission, qui a été adopté. Par conséquent, j'ai satisfaction.

M. le président. L'amendement de M. Peytel est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-21, au chiffre de 14.869 millions 190.000 francs, résultant des amendements adoptés.

(*Le chapitre 35-21, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations, 3.652.618.000 francs. »

M. Penoy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le ministre, j'accepte volontiers le virement des crédits d'entretien de l'article 1er de ce chapitre sur d'autres chapitres pour les indemnités à accorder aux personnels de la navigation intérieure et des ports maritimes, mais les canaux, par exemple le canal des Ardennes, sont dans un si mauvais état par manque d'entretien que les crédits, déjà insuffisants, sont de ce fait encore diminués.

La réduction indicative que je propose me permet de protester contre ces méthodes afin qu'elles ne se renouvellent pas.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Penoy.

(*L'amendement de M. Penoy, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Midol a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-31.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Mesdames, messieurs, j'ai déposé cet amendement afin de rappeler à M. le ministre les promesses faites l'année dernière par son prédécesseur, en ce qui concerne les agents de la navigation qui ne touchent pas de salaire pour heures supplémentaires bien qu'ils soient astreints à treize heures de travail en été et dix heures en hiver et dont on n'a pas encore relevé les indices. Ils ont déjà demandé maintes fois leur classement dans la catégorie B afin de bénéficier des retraites des agents des services actifs.

Une dernière promesse leur avait été faite l'année dernière et l'on avait indiqué qu'elle était en voie de réalisation: nous demandons que les éclusières soient considérées comme des agents dont le service rend obligatoire l'habitation et, par conséquent, qu'elles ne soient pas astreintes à payer un loyer.

J'ai voulu être très bref, car les revendications sont beaucoup plus importantes. Elles ont déjà été présentées l'année dernière. Je voudrais que les promesses de M. le ministre deviennent enfin réalité.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur Midol, votre intervention aurait dû venir sur un chapitre qui est déjà voté. Le chapitre en discussion concerne uniquement des travaux.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Midol ?

M. Lucien Midol. Oui, monsieur le président. Je regrette de m'être trompé de chapitre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Midol.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. MM. Perrin, Briot, Edouard Bonnefous, Ducos, Barbier, Prache, Penoy, Midol ont présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 95-31.

La parole est à M. Briot pour défendre cet amendement.

M. Louis Briot. Au nom d'un grand nombre de nos collègues, je désire attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la situation faite à la navigation fluviale.

Au cours de la discussion de ce chapitre à la commission des finances, j'avais déposé un amendement très largement indicatif. La commission s'était rangée à l'unanimité à mon avis pour attirer votre attention sur l'insuffisance des crédits dévolus à la navigation intérieure.

En effet, si l'on considère les crédits affectés à la navigation française par rapport à ceux réservés à la même activité dans des pays voisins on est obligé de constater qu'il s'agit de véritables miettes.

Nous sommes en train de perdre dans ce domaine de la navigation fluviale la place que nous occupions naguère. Jetons un coup d'œil sur ce que font les pays étrangers, notamment la Russie soviétique, qui a su aménager aussi bien en Russie d'Europe qu'en Russie d'Asie ses voies fluviales et qui a construit des canaux destinés à des transports importants.

Les Etats-Unis d'Amérique ont fait également un très gros effort d'aménagement fluvial et de transport par chalands puisqu'ils arrivent à transporter des quantités considérables de produits à un taux de transport très réduit, car chacun sait que pour un tonnage très important le personnel employé est fort restreint.

Plus près de nous, l'Allemagne a également fait un gros effort par la mise en service et la création de canaux qui relient le Rhin au Danube, ce qui risque de faire perdre à notre port de Marseille la place prépondérante qu'il occupe à l'heure actuelle, car un très gros trafic est assuré par un pays voisin: la Suisse.

Monsieur le ministre, je voudrais que vous apportiez toute votre attention à l'aménagement des canaux français, et que vous luttiez contre l'envasement et l'ensablement. Les écluses ne sont pas entretenues, ce qui risque de compromettre la valeur de notre beau réseau de navigation, si florissant naguère.

L'agriculture française est particulièrement intéressée par cette question du fait de la position qu'on voudrait lui voir prendre en Europe. Pour le transport des produits dont elle

a besoin et pour l'écoulement des céréales et de ses diverses productions, il importe que, très rapidement, le Gouvernement se penche sur ce problème de la navigation fluviale et trouve les crédits indispensables à l'approfondissement de nos canaux, afin d'y faire naviguer les chalands supérieurs en tonnage à ceux actuellement en service.

C'est là un problème primordial à résoudre. Si nous n'apportions pas à la navigation fluviale française les crédits nécessaires à son aménagement, celle-ci risquerait, non seulement de perdre la place qu'elle avait naguère, mais de n'avoir qu'un rôle subalterne, d'où un grand préjudice au coût général des transports. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement présenté par M. Perrin et plusieurs de ses collègues.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Sibué a déposé, au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme saisie pour avis, un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-31.

La parole est à M. Sibué.

M. le rapporteur pour avis. L'amendement que j'ai déposé a un objet semblable à celui que vient de défendre M. Briot.

La commission des moyens de communication et du tourisme, rappelant la position prise au début de ce débat dans sa motion préjudicielle, m'a demandé d'insister auprès de l'Assemblée et de souligner surtout un problème qui est identique à celui de l'entretien des routes. Je ne pense pas qu'il faille longuement développer cette question que tout le monde connaît. Des chiffres officiels, modérés, établis par les responsables de notre navigation fixent à cinq milliards par an environ la dépense nécessaire à un entretien normal. Ces chiffres ne comprennent même pas les très gros travaux nécessaires pour éviter des accidents comme ceux que nous avons connus.

Nous en sommes à 3.500 millions. La lettre rectificative que le Gouvernement a bien voulu déposer apporte un crédit supplémentaire de 150 millions. Avec les 150 millions à prélever ou à employer par anticipation sur les crédits de 1955, cela représente 300 millions. C'est le chiffre que M. le ministre des travaux publics avait annoncé comme le *minimum minimorum*. En fait, c'est 1.500 millions de plus qu'il faudrait.

Là encore, la commission alerte l'Assemblée sur le danger d'un retard pour ces travaux, car les crédits d'entretien pour les travaux de dévasement et d'aménagement des berges conditionnent l'application d'une loi que nous avons votée il n'y a pas très longtemps et qui est connue sous le nom de loi Morice. C'est, en effet, notre collègue qui, ministre à l'époque, l'avait lui-même présentée à l'Assemblée en lui demandant de la voter très rapidement.

L'Assemblée l'avait suivi et avait adopté une procédure d'urgence avec débat restreint.

A l'heure actuelle, cette loi que nous avons votée le 8 avril 1952 et qui apparaissait comme d'une urgence absolue, n'a reçu aucun commencement d'application. Aucun règlement d'administration publique n'a été pris. Pourquoi ?

Sans doute, M. le ministre pourra-t-il rappeler devant l'Assemblée ce qu'il a dit devant la commission. Les patrons et les artisans de la batellerie s'étaient engagés, préalablement au dépôt du projet de loi, à prélever sur leur fret 2 p. 100 pour alimenter un fonds spécial destiné à l'aménagement des canaux.

A l'heure actuelle, les artisans de la batellerie surtout se tournent vers le ministre et lui disent que par suite de la baisse des frets et de l'état des canaux qui les empêche de charger convenablement leurs bateaux, il leur est impossible de payer ce prélèvement de 2 p. 100.

Nous sommes donc dans un cercle vicieux. Les représentants de la batellerie m'ont déclaré eux-mêmes que préalablement au vote de la loi, le ministre s'était engagé à ne leur faire payer les 2 p. 100 que lorsque certains travaux auraient été engagés et leur auraient permis d'améliorer leur trafic.

Toujours est-il que l'insuffisance de ces crédits d'entretien aboutit à l'impossibilité d'appliquer la loi et, par conséquent, de mobiliser ce pourcentage qui permettrait d'améliorer l'état actuel.

La commission des moyens de communication et du tourisme demande à M. le ministre de faire devant l'Assemblée une déclaration concernant l'application de cette loi.

Elle lui demande également — et elle retirera son amendement si ces déclarations sont suffisantes et la satisfont tout au moins sur le principe — s'il espère, grâce aux crédits supplémentaires accordée par la lettre rectificative, procéder, cette année, aux travaux les plus indispensables pour éviter au moins des accidents graves comme ceux qui se sont produits l'an dernier sur un certain nombre de nos canaux.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur le rapporteur, vous me mettez dans une cruelle situation, car vous venez, aussi bien pour les routes que pour les voies navigables, de traduire mon propre sentiment.

Vous me demandez de prendre un engagement et de dire si les crédits actuellement consentis sont suffisants. Je vous réponds: certainement non!

Je me trouve dans une situation extrêmement délicate par rapport aux usagers des voies navigables car, si les patrons d'entreprise acceptent de payer le prélèvement de 2 p. 100, il n'en est pas de même des artisans.

Tout de même, je ne peux pas les mettre dans une situation par trop défavorisée, car les frets ont baissé. La différence entre les prix du chemin de fer et les prix de la voie navigable ne permet pas d'espérer actuellement une reprise du trafic fluvial.

Mais vous pouvez être certain que le département ministériel à la tête duquel je me trouve provisoirement est très intéressé à obtenir ces crédits et ne perdra pas de vue la question que vous avez soulevée.

M. le président. Monsieur Sibué, maintenez-vous votre amendement ?

M. Louis Sibué, *rapporteur pour avis.* Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Sibué.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Faraud a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 35-31.

La parole est à M. Faraud.

M. Roger Faraud. Monsieur le ministre, je crois que vous allez me donner satisfaction.

Je vous demande simplement de prendre l'engagement de soumettre au prochain conseil des ministres le décret sur le régime des indemnités des agents de la navigation intérieure. Il s'agit d'une question en suspens depuis trois ans.

Si mes renseignements sont exacts — et j'ai tout lieu de croire qu'ils le sont — le décret porte toutes les signatures depuis un mois. Si vous me répondez que vous le soumettrez au conseil des ministres avant le 17 janvier prochain, je retirerai mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le ministre des finances et le ministre des travaux publics ont signé le texte en question. Il est actuellement soumis au secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique.

M. Roger Faraud. C'est une réponse dilatoire.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Elle prouve simplement que le décret est au dernier stade de sa préparation.

M. Roger Faraud. Il viendra aussitôt devant le conseil des ministres ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Evidemment!

M. Roger Faraud. Vous ferez un effort pour qu'il y vienne vraiment ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je veux bien faire tous les efforts que vous voudrez.

M. le président. Vous retirez sans doute votre amendement ?

M. Roger Faraud. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Avant que l'Assemblée soit appelée à se prononcer sur le chapitre 35-31, je désire présenter une observation.

La commission des finances a été frappée par la grande indigence de nos voies navigables, que viennent de souligner excellemment nos collègues. Elle regrette la confusion qui règne dans la présentation de ces crédits et dont vous me permettrez de citer deux exemples.

Dans sa lettre rectificative, le ministre des finances a accordé 150 millions de francs, soit seulement 100 millions de plus que ceux qui étaient affectés l'année dernière, aux travaux d'entretien de cette année et 150 millions de francs pour des travaux d'entretien faits en avance d'un an.

Comprenne qui voudra, mais je ne vois pas comment on peut faire des travaux d'entretien à l'avance!

Si, d'autre part, nous considérons le chapitre 53-30, que nous examinerons dans un instant et qui comprend les crédits d'investissement, nous constatons qu'il est demandé en crédits de payement pour 1954, au titre des opérations nouvelles, 70 millions de francs. Or, sur ces 70 millions, 50 sont déjà engagés

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

actuellement. Il ne reste que 20 millions. A quoi serviront-ils ? A réparer une avarie qui pourra survenir ? Où est le travail nouveau, où est l'entretien ?

Il me paraît nécessaire, monsieur le ministre, que vous nous présentiez au plus tôt un plan quadriennal d'investissement, que vous dégagiez ce qui est exactement nécessaire pour l'entretien, pour les investissements, et ce pour les différents modes de transports terrestres afin que nous puissions les comparer et savoir exactement ce qui revient à chacun au regard de ce qui lui est nécessaire.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-31 au nouveau chiffre de 3.652.614.000 francs, résultant des amendements qui viennent d'être adoptés.

(*Le chapitre 35-31, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée s'est arrêtée au chapitre 44-31 de l'état A. J'en donne lecture:

4e partie. — Action économique. — Encouragement et interventions.

« Chap. 44-31. — Ports maritimes. — Subventions aux ports autonomes, 317.955.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 44-31 au chiffre de 317.955.000 francs.

(*Le chapitre 44-31, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 44-41. — Chemins de fer. — Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17.100.000 francs. »

M. Schaff a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre.

La parole est à M. Penoy, pour soutenir l'amendement.

M. René Penoy. Mon collègue Schaff, momentanément absent, m'a demandé de défendre son amendement.

Les agents des chemins de fer de Provence se trouvent, m'a-t-il dit, depuis plus de trois ans désavantagés du point de vue des salaires par rapport aux agents de la S. N. C. F., notamment, et aux fonctionnaires de l'Etat.

Les différences de salaires entre ces catégories d'agents sont tellement sensibles qu'il conviendrait d'établir, comme nous le réclamons pour les ouvriers permanents des parcs, un salaire national mettant tous les cheminots des réseaux secondaires sur pied d'égalité.

Tel est l'objet de l'amendement de M. Schaff.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Schaff.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Signor a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 44-41.

La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Mesdames, messieurs, bien que le réseau breton soit exploité par la S. N. C. F., il constitue juridiquement un réseau secondaire d'intérêt général. C'est pour cette raison que j'ai déposé un amendement sur le chapitre 44-41.

Monsieur le ministre, la décision que vous avez prise de supprimer, à compter du mois d'octobre, le trafic voyageurs sur le tronçon Loudéac-la Brohinière a soulevé d'unanimes protestations.

D'abord — et il serait aisé de le démontrer — cette décision n'entraîne pratiquement aucune économie; ensuite, vous enlevez tout débouché valable à la ligne Carhaix-Loudéac dont l'exploitation, d'excédentaire qu'elle a été jusqu'ici, risque de devenir déficitaire et de servir de prétexte à la liquidation de tout le réseau breton.

Ce ne sont pas les transports routiers qui pourront remplacer le chemin de fer dans la Bretagne centrale, dont le développement économique a été considérable depuis cinquante ans.

Nos populations en sont conscientes. C'est pourquoi elles se dressent contre votre décision et les menaces qu'elle implique pour l'avenir. Elles ont constitué un large comité de défense du réseau breton, qui a dû attendre, d'ailleurs, plus d'un mois que vous vouliez bien lui accorder audience.

Elles entendent poursuivre leur action jusqu'à ce que soit rapportée votre décision d'octobre et que soit écartée toute menace de liquidation du réseau breton.

En adoptant mon amendement, vous exprimerez, mesdames, messieurs, votre volonté que les populations bretonnes soient traitées avec plus d'égards que le Gouvernement ne leur en a témoignés dans les circonstances que je viens de rappeler.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Signor.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 44-41 au nouveau chiffre de 17.098.000 francs résultant des amendements qui viennent d'être adoptées.

(*Le chapitre 44-41, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 44-61. — Direction générale du tourisme. — Subventions aux organismes de tourisme, 131 millions de francs. »

M. Dufour a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Marcel Noël, pour soutenir l'amendement.

M. Marcel Noël. Cet amendement tend à faire rétablir la subvention qui, jusqu'en 1951, était accordée à « Tourisme et travail ». Les raisons qui militent en faveur de son adoption ont été exposées lors de l'examen du chapitre 34-61.

M. le président Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Dufour.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Je tiens à souligner la regrettable réduction opérée sur nos crédits concernant la propagande touristique, au moment même où ils sont plus que jamais nécessaires, autant sur le plan extérieur que sur celui de la propagande intérieure.

En ce qui concerne la propagande à l'extérieur, il n'est pas niable que doit être multipliée et intensifiée la recherche de tous les éléments matériels qui peuvent contribuer à l'affirmation de notre patrimoine et du potentiel touristique de notre pays.

C'est ainsi que nous devrons chercher à multiplier les antennes et les bureaux de représentation de notre pays. Nous avons eu l'occasion, avec certains collègues, de voir pas mal de pays étrangers. Dans les uns et les autres, la maison France est représentée avec des bonheurs assez différents, mais il est des pays où, véritablement, nous sommes totalement absents alors que la concurrence étrangère, elle, est présente.

Je voudrais, monsieur le ministre, que vous vous préoccupiez de cette question, de façon à rendre permanente la représentation de la maison France dans la majorité des pays où nous avons un potentiel de clientèle.

Cette propagande est encore plus nécessaire au moment où nous rencontrons certaines difficultés. Je ne veux pas reprendre ce que j'ai dit tout à l'heure sur l'assimilation de notre industrie touristique aux industries exportatrices en ce qui concerne ces avantages réservés jusqu'ici à ces dernières. Pourquoi cette assimilation ? Parce que les prix constituent un élément de propagande essentiel. Or, nos prix ne sont pas actuellement suffisamment concurrentiels en raison des incidences financières que j'ai évoquées.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous nous permettons d'insister particulièrement sur la nécessité de faire un gros effort au titre de la propagande extérieure.

Et puis, voyez-vous, nous avons besoin tout spécialement, cette année, de faire une propagande intensive. En effet, nous avons connu des semaines malheureuses — c'est le moins qu'on puisse dire — au mois d'août dernier. Je ne veux pas épiloguer sur les raisons et l'opportunité de ces grèves au point de vue social — ce n'est pas ici le sujet — mais il est certain que l'incidence touristique en a été déplorable et que le souvenir des moments pénibles que les touristes étrangers ont connus chez nous n'est pas près de s'effacer. Nous aurons un très grand effort à faire, sinon pour leur faire oublier ces instants désagréables, tout au moins pour leur rappeler et leur démontrer que l'on peut connaître en France des moments plus heureux. Cela demande un très gros effort de persuasion. Ce n'est pas en réduisant les crédits de propagande que nous atteindrons ce but. Voilà pour la propagande à l'extérieur.

Mais il est un autre aspect de la propagande qui mérite de retenir notre attention. Je veux parler de la propagande intérieure, c'est-à-dire la centralisation de nos efforts de présentation sur le plan national.

A ce sujet, un projet déposé par l'un de nos collègues est en instance. Il serait bon, je crois, en une autre circonstance, de le reprendre et de l'examiner. Ce projet consisterait à centraliser en une seule maison l'ensemble des organismes et des services représentant le tourisme français.

Je m'explique. Nous avons la direction générale du tourisme qui est installée avenue de l'Opéra, où elle est, je crois, en instance de départ. Il y a diverses fédérations touristiques: hôtellerie, transports, thermalisme, syndicats d'initiatives, d'autres encore. Autant d'organismes qui, sur le plan national, concourent au développement et à l'affirmation du potentiel touristique de notre pays. Souvent, leurs efforts sont diminués, sinon même annihilés, en raison de la dispersion de ces

organismes. Il serait bon que ceux-ci fussent rassemblés en un seul et même immeuble.

A cet effet, il serait opportun, je crois, que l'Assemblée se préoccupât de la destination qui pourrait être donnée à un établissement important de Paris, l'Hôtel de Paris, dont la situation est très particulière puisqu'on peut dire qu'il est actuellement propriété d'Etat et qu'il est géré par l'administration des domaines. Il ne manque pas de chambres d'hôtels à Paris, je puis me permettre de l'affirmer. On peut donc, sans porter préjudice à l'hôtellerie, désaffecter cet hôtel et en faire la maison du tourisme français dans laquelle seraient rassemblés tous les services qui représentent cette activité et contribuent à son développement. D'autre part, en cet immeuble il pourrait être réservé un bureau permanent à toutes les stations françaises qui en manifesteraient le désir. Chacune d'elles, chacun de nos centres balnéaires, climatiques ou touristiques, aurait là, au cœur même de Paris, une véritable ambassade permanente qui lui permettrait d'établir avec ses clients éventuels des rapports aussi constants que du plus grand intérêt.

Je crois que cette solution présente de sérieux avantages sur le plan de la propagande intérieure. Il serait nécessaire de la reprendre au cours d'une prochaine discussion.

Telles sont les quelques observations que je voulais présenter à l'occasion de l'examen de ce chapitre qui comporte une réduction regrettable des crédits réservés à la propagande touristique dans notre pays, au moment même où, nous ne cesserons de le redire, il en aurait cependant tant besoin.

M. Paul Coirre. Très bien!

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Les crédits de ce chapitre sont en augmentation de 4.521.000 francs par rapport aux crédits réels de 1953.

M. Marcel Anthonioz. Commen cela ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je suis d'accord avec M. Anthonioz, en ce qui concerne le regroupement des différents moyens de propagande, mais je ne suis nullement d'accord avec lui sur la destination qu'il voudrait donner à l'Hôtel de Paris.

Sur ce point, les défenseurs de l'hôtellerie devraient accorder leurs violons. En effet, plusieurs démarches ont été faites auprès de moi pour éviter que cet hôtel ne tombe entre des mains étrangères.

M. Marcel Anthonioz. Je ne sais pas comment M. le ministre des travaux publics lit les chiffres. Il apparaît au contraire, à la lecture du projet du Gouvernement que les crédits prévus à l'article 2 du chapitre 44-61 sont en diminution de 3.200.000 francs sur ceux de l'an dernier.

Je m'excuse si mon propos est inexact.

M. le président. Monsieur le rapporteur, quelle est la dotation exacte de ce chapitre ?

M. le rapporteur. La dotation du chapitre 44-61 s'élève à 131 millions de francs.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. D'accord.

M. Marcel Anthonioz. Elle était l'an dernier de 134.950.000 francs.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mais elle avait été diminuée de 8.471.000 francs par le décret du 11 mai 1953.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 44-61, au chiffre de 131 millions de francs.

(*Le chapitre 44-61, mis aux voix, est adopté.*)

5e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.

« Chap. 45-31. — Voies navigables. — Exploitation réglementée, 512 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 45-41. — Chemins de fer. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général, 427 millions de francs. »

M. Schaff a déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy, pour soutenir l'amendement.

M. René Penoy. Cet amendement tend à obtenir pour les cheminots anciens combattants le bénéfice de la campagne double.

Les lois du 14 avril 1924 et du 20 septembre 1948 ont accordé le bénéfice du temps de la campagne double comptant pour la retraite aux fonctionnaires civils de l'Etat et des administrations publiques. Par la suite, cette mesure a été étendue aux personnels des houillères nationales, d'Electricité de France, de Gaz de France, des banques nationalisées et des assurances, ainsi qu'aux agents des services départementaux et communaux et de la régie autonome des transports parisiens.

Il apparaît ainsi que, parmi les fonctionnaires et personnels des entreprises nationalisées et des services publics, seuls les anciens combattants des chemins de fer ont été écartés des dispositions par lesquelles le législateur a voulu marquer la reconnaissance du pays envers ceux qui ont contribué à le défendre.

Cette question a d'ailleurs fait l'objet de la proposition de loi n° 2835 de MM. Lemaire, Moynet, Nigay, Regaudie et Schaff.

Je demande donc à M. le ministre que la mesure dont je viens de parler soit étendue aux agents de la Société nationale des chemins de fer français, au même titre qu'aux autres fonctionnaires.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. le président de la commission des moyens de communication. La proposition de loi à laquelle fait allusion M. Penoy a été rapportée devant la commission. Le rapport a été imprimé et distribué. Malheureusement, nous n'avons pu en obtenir l'inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée par suite de l'opposition du ministère des finances, en raison de la dépense qui en résulterait.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Schaff.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-41, au nouveau chiffre de 426.999.000 francs, résultant de l'adoption de l'amendement.

(*Le chapitre 45-41, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 45-42. — Chemins de fer. — Indemnités compensatrices de réduction de tarifs imposées à la Société nationale des chemins de fer français, 28.240 millions de francs. »

M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme, saisie pour avis, a déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je demande à M. le ministre des travaux publics ce qu'il compte faire pour mettre un terme à certaine campagne particulièrement scandaleuse menée contre la Société nationale des chemins de fer français.

Si j'ai déposé cet amendement, c'est parce que, dans cette campagne, on se fonde sur le fait que tous les crédits que l'Etat doit accorder à la Société nationale des chemins de fer français sont groupés sous le nom de subventions, et l'on tend à montrer que cette entreprise ruine les finances publiques.

Or, au chapitre qui nous intéresse, il s'agit plutôt de sommes accordées pour compenser les avantages attribués à certaines catégories, avantages qui sont imposés par l'Etat à la Société nationale des chemins de fer français, en vertu de textes le plus souvent votés par l'Assemblée.

Cette campagne, monsieur le ministre, se développe à l'heure actuelle avec une telle virulence que nous pensons qu'il est temps, dans l'intérêt national — parce qu'il s'agit tout de même d'un grand service national — que le ministre intervienne avec toute son autorité pour y mettre fin.

Certains journaux se sont même fait une spécialité de ces campagnes. On relève dans certains d'entre eux des termes comme ceux-là:

« Tout reste à faire aux chemins de fer »; « la Société nationale des chemins de fer français ne veut rien faire pour améliorer sa situation »; « il est nécessaire que les pouvoirs publics mettent un frein à la débauche des dépenses qui sévit sur le rail »; « il est intolérable que la Société nationale des chemins de fer français puisse mettre l'Etat devant le fait accompli. »

Un autre journal qualifie les dirigeants des chemins de fer de « gardiens du cancer qui ronge les finances de la France » ou « d'économistes en folie dont le cas relève des psychiatres » et l'on traite la Société nationale des chemins de fer français de « cadavre qui bafouille ».

Je n'insiste pas davantage, vous voyez à quel point on en arrive.

La poursuite de ces campagnes, qui feraient sourire si elles n'avaient de graves conséquences, est absolument intolérable. La Société nationale des chemins de fer français n'a pas — et nous ne saurions d'ailleurs les lui donner — les moyens financiers pour orchestrer une contrepropagande de même envergure.

Le budget de publicité dont elle dispose est mieux utilisé à faire connaître ses horaires et ses tarifs et à acheminer dans toute la mesure possible sur les chemins de fer français le tourisme international.

Le Parlement se doit de protester contre l'action de ceux qui se sont donné pour mission de dénigrer systématiquement

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

un de nos grands services nationaux. Il suffit de voyager à l'étranger pour constater le crédit dont jouit en dehors de la France notre Société nationale des chemins de fer. M. le ministre des finances nous le rappelait d'ailleurs récemment.

Or, les écrits, les tracts, les journaux auxquels je faisais allusion tout à l'heure, sortent de France. Ils risquent d'avoir les effets les plus injustes sur la position française à l'étranger et de porter une atteinte sérieuse à notre crédit.

La défense d'intérêts privés, si respectables soient-ils, ne saurait justifier les attaques venimeuses et injustes contre un organisme qui constitue une part importante de notre patrimoine national.

Tout se passe comme si, pour rendre plus prospères les affaires d'un certain nombre d'entreprises ou d'industries privées, il était nécessaire, par une campagne de propagande appropriée, de compromettre le bon fonctionnement de nos chemins de fer.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'user de votre autorité pour faire cesser de pareilles campagnes. C'est votre devoir, je crois, comme ministre de tutelle, et je crois aussi que vous en avez le moyen puisque votre département ministériel, directement ou indirectement, a la haute main sur tous les moyens de transport. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur le président, c'est à vous que je m'adresse.

Vous avez demandé tout à l'heure que le temps de parole imparti à chacun ne soit pas dépassé. Or, j'avais, à ce point du débat, l'intention de faire sur la Société nationale des chemins de fer français un exposé qui répondît à la fois à certaines objections soulevées par nos collègues et, par avance, à la préoccupation de M. le rapporteur de la commission des moyens de communication.

J'avais aussi l'intention d'entretenir d'Assemblée du problème de la coordination et de l'harmonisation des différents modes de transport, mais mon exposé, je ne voudrais pas vous prendre en traître, monsieur le président...

M. le président. Je ne me laisserais pas faire. (*Sourires.*)

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous connaissant, monsieur le président, j'en suis persuadé. (*Sourires.*)

Bref, mon exposé durera environ une demi-heure.

M. le président. L'Assemblée vous entendra avec un profond intérêt.

Tout en répondant aux observations fort justifiées de M. Sibué, vous pourrez informer l'Assemblée et l'opinion publique.

Si vous voulez bien abréger un peu votre exposé, sans me laisser prendre en traître, sans me laisser prendre non plus par des moyens de séduction (*Sourires*) je peux vous donner la parole. (*Très bien! très bien!*)

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mesdames, messieurs, votre commission des finances a noté que les prévisions budgétaires établies par les services de la Société nationale des chemins de fer français pour être soumises au conseil d'administration de cette société faisaient état d'une subvention d'équilibre de 65 milliards, alors que le projet de budget qui vous a été présenté par le Gouvernement limitait à 50 milliards le montant de la subvention prévue.

Je précise, à ce propos, que le Gouvernement a ramené à 47 milliards le chiffre de cette prévision dans le cadre d'un plan général d'économies, et que le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, déférant à la demande qui lui a été présentée par le Gouvernement, a lui-même opéré un abattement de 3 milliards sur les dépenses de la société et habilité son président à ventiler ultérieurement cet abattement entre différents postes.

L'écart entre les évaluations de la Société nationale des chemins de fer français et celles du Gouvernement est donc resté constant. Il s'élève à 15 milliards de francs.

Comment cette différence s'explique-t-elle ?

Les prévisions de recettes établies par la Société nationale des chemins de fer français pour 1954 sont fondées, pour les recettes voyageurs, sur la double hypothèse du maintien des tarifs en vigueur et d'un niveau de trafic sensiblement équivalent à celui qui est présentement constaté, c'est-à-dire inférieur d'environ 10 p. 100 à celui de l'année dernière, et, pour les recettes marchandises, sur l'hypothèse d'un trafic équivalent à celui de l'année 1953.

Vous savez par ailleurs que le Gouvernement a établi le budget de l'Etat en se fondant sur une augmentation de 3 p. 100 des recettes fiscales provenant des impôts indirects.

C'est pour faire disparaître la contradiction qui apparaissait ainsi entre le mode de calcul des prévisions de recettes de la Société nationale des chemins de fer français et celui des prévisions du produit des impôts alimentant le budget de l'Etat, que M. le ministre des finances a procédé à un rehaussement des évaluations de la Société nationale des chemins de fer français.

Les recettes des chemins de fer sont de l'ordre de 500 milliards de francs. Un accroissement de 3 p. 100 les élève de 15 milliards et réduit du même chiffre le montant du déficit d'exploitation et de la subvention d'équilibre. Voilà l'explication de la différence constatée par votre commission des finances.

Il ne s'agit dans tout cela que de prévisions et il est manifestement impossible d'évaluer avec certitude les recettes du trafic ferroviaire. C'est donc légitimement, semble-t-il, que M. le ministre des finances a pu retenir une évaluation qui s'écarte de celle de la Société nationale des chemins de fer français, en se fondant sur la perspective d'un accroissement — modeste, vous en conviendrez — de l'activité économique de la nation.

Votre commission des finances, dans le remarquable rapport de M. Benard, a indiqué sa volonté d'obtenir du Gouvernement une action décisive dans le domaine des transports. Elle vous demande donc d'ajouter au projet de loi sur le budget des travaux publics un article 8 *bis* disposant que les crédits supplémentaires nécessaires à l'Etat en cours d'exercice, pour couvrir les besoins de la Société nationale des chemins de fer français, devront désormais, au lieu d'être inscrits dans un collectif, faire l'objet d'un projet de loi spécial et être gagés par des ressources nouvelles ou par des réductions de dépenses.

J'estime, pour des raisons que je vous indiquerai tout à l'heure, lors de la discussion de cet article additionnel, que l'Assemblée nationale serait bien inspirée en écartant une disposition de cet ordre, mais auparavant je voudrais répondre aux critiques qui ont été faites au Gouvernement en ce qui concerne l'insuffisance de son action dans le domaine des transports.

On m'a dit: Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas utilisé les pouvoirs spéciaux qu'il tenait de la loi du 11 juillet 1953 pour réaliser une véritable coordination des transports ferroviaires et routiers et alléger par là même le déficit de la Société nationale des chemins de fer français ?

J'ai eu l'occasion sur ce point de m'expliquer devant votre sous-commission chargée de suivre et d'apprécier la gestion de nos grandes entreprises nationales. Convoqué par son président, M. de Tinguy, je lui ai dit que les événements sociaux du mois d'août avaient empêché le Gouvernement d'user des pouvoirs qui lui avaient été consentis en matière de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Au demeurant, quelle était l'étendue de ces pouvoirs ? Je vous rappelle que la loi du 11 juillet 1953 permettait au Gouvernement, dans son article 7, de prendre par décret, jusqu'au 1er octobre 1953, des mesures relatives à la coordination et à la coopération des transports, à la répartition, sans accroissement de leur montant global, des charges fiscales grevant les divers modes de transport et à l'adaptation de ceux-ci à la situation économique et sociale du pays.

L'accent se trouvait ainsi mis sur une redistribution des charges fiscales grevant les divers modes de transport.

Consentir l'impôt est une prérogative essentielle des Assemblées, et j'ai estimé que le Gouvernement pouvait difficilement se substituer au Parlement souverain en une telle matière.

D'ailleurs, quelles sont les mesures que le Gouvernement aurait pu proposer ?

Modifier la répartition des charges fiscales grevant les divers modes de transport sans augmenter leur montant global, cela signifie surtaxer un de ces modes de transport pour alléger un mode concurrent.

Le Parlement aurait-il approuvé un décret qui aurait exonéré le chemin de fer d'une fraction des taxes sur le chiffre d'affaires dont il est redevable pour instituer en contrepartie des taxes spéciales sur le transport routier ?

Cela est très douteux si j'en juge par les déclarations faites lors du débat auquel a donné lieu le vote de la loi du 11 juillet.

Votre commission de la production industrielle, s'exprimant par la voix de son président, M. Paul Couston, a rappelé, en effet, et je cite textuellement:

« 1° Que le Parlement a toujours été opposé à une coordination fiscale, c'est-à-dire à une coordination consistant à taxer un mode de transport pour en favoriser un autre;

« 2° Que la coopération rail-route deviendrait impossible sous la menace de modification des régimes fiscaux correspondants. »

Aussi bien la commission a-t-elle souhaité recevoir du Gouvernement l'engagement formel qu'aucun impôt nouveau ni aucune augmentation des impôts existants n'atteindrait les véhicules automobiles et les transports routiers.

C'est dans ces conditions que mon collègue des finances et des affaires économiques a déclaré que les dispositions de la loi du 11 juillet ne pouvaient en aucun cas avoir comme conséquence l'institution de taxes sur la possession des véhicules automobiles.

Sans doute aurait-on pu utiliser les pouvoirs spéciaux accordés au Gouvernement pour donner suite à un vœu émis le 2 juillet dernier, à l'unanimité de ses membres, par le Conseil supérieur des transports et qui préconise la neutralité de l'impôt, entendez par là l'égalisation des charges fiscales entre les transports publics et les transports privés.

Mais là encore j'ai estimé que le Parlement était juge en la matière et que le Gouvernement devait se borner à lui présenter un projet.

La question est d'ailleurs complexe, car il faut se placer à la fois dans le cadre de la législation actuelle des taxes sur le chiffre d'affaires et dans les perspectives offertes par le projet de réforme fiscale déposé récemment sur le bureau de l'Assemblée.

En tout état de cause, le vœu émis à l'unanimité par le Conseil supérieur des transports oblige moralement le ministre chargé des transports à prendre des contacts avec l'administration des finances.

C'est ce que j'ai fait, et je puis vous assurer que ces contacts seront poursuivis en vue de vous présenter une solution aussi satisfaisante que possible.

Au cours de la discussion qui s'est instaurée ici même le 26 novembre, M. Robert Bichet a mis l'accent — un accent vigoureux à la vérité — sur le problème de la coordination des transports. Il a dit:

« Jusqu'à présent rien n'a été fait dans ce domaine », et il a ajouté:

« Toutes les études entreprises sur le plan technique comme toutes celles qui ont été faites par la commission des moyens de communication et du tourisme amènent à la conclusion que l'assainissement financier de la Société nationale des chemins de fer français ne pourra être réalisé que si on emploie simultanément trois méthodes qui consistent à inscrire au budget de l'Etat les charges de service public qui pèsent sur la Société nationale des chemins de fer français, à effectuer des économies dans la gestion de la Société nationale des chemins de fer français et à prendre en même temps des mesures de coordination des transports. »

M. Robert Bichet. C'est exact.

M. le ministre des travaux publics. Je n'ignore évidemment pas l'existence et le contenu du projet de loi tendant à la réorganisation des transports ferroviaires et routiers et à l'assainissement de la Société nationale des chemins de fer français, déposé en 1951, de même que je suis informé du contreprojet déposé au nom de votre commission des moyens de communication et du tourisme par M. Robert Bichet.

Que contenait ce projet ? Je le rappelle brièvement. Il tendait, en premier lieu, à remédier à certaines insuffisances ou à combler certaines lacunes de la loi du 5 juillet 1949, laquelle, vous le savez, a fixé les principes d'une coordination des différents modes de transport.

A cet effet, il énumérait les catégories de fonctionnaires ou d'agents qui recevaient le pouvoir de constater les infractions commises en matière de coordination et déterminaient les sanctions applicables.

En second lieu, le projet prévoyait l'institution de taxes sur les véhicules automobiles publics et privés servant au transport des voyageurs et des marchandises.

En troisième lieu, il autorisait l'établissement, par décret, d'un cahier de charges spéciales de nature à permettre l'exploitation de certaines lignes de la Société nationale des chemins de fer français, dites « lignes affluentes » par opposition aux « lignes de grande desserte », dans les conditions adaptées à la nature et au volume de leur trafic.

Il prévoyait également que la Société nationale des chemins de fer français déterminerait les économies à attendre d'une substitution totale ou partielle des services routiers aux services ferroviaires.

En quatrième lieu, il prescrivait le versement par l'Etat à la Société nationale des chemins de fer français d'une subvention destinée à couvrir les dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, ainsi que les dépenses afférentes à la charge des pensions servies aux cheminots mis à la retraite depuis le 1ᵉʳ janvier 1949 et non remplacés dans les effectifs.

A cet égard étaient prévues des mesures de dégagement des cadres d'agents ayant moins de quinze années d'affiliation au cas où les admissions à la retraite ne permettraient pas de réaliser les diminutions d'effectifs jugées indispensables.

Voilà l'essentiel des dispositions du projet de loi déposé par le Gouvernement en 1951.

La plupart des dispositions envisagées ont été reprises par des textes ultérieurs. C'est ainsi que la constatation et la répression des infractions commises en matière de coordination des transports ferroviaires et routiers ont fait l'objet de l'article 25 de la loi de finances du 14 avril 1952.

Depuis lors, le Gouvernement a pris l'initiative de compléter cette loi par un décret du 30 septembre dernier, intervenu au titre de la loi du 11 juillet 1953, qui a habilité les agents des régies financières à participer à la recherche et à la constatation des infractions.

C'est cette même loi qui a autorisé, dans son article 21, la conclusion d'un nouvel avenant à la convention du 31 août 1937 liant la Société nationale des chemins de fer français et l'Etat. L'avenant, signé le 10 juillet 1952, a mis à la charge du budget de l'Etat une fraction des dépenses de l'infrastructure, du gardiennage des passages à niveau et des retraites des agents de la Société nationale des chemins de fer français.

Cette dernière a été astreinte, en contrepartie, à verser au Trésor public une redevance pour l'usage de la voie. Elle s'est engagée, par ailleurs, à réaliser en quatre ans, de 1953 à 1956, un plan d'économies pour un montant de 28 milliards de francs.

C'est encore ce même texte qui, dans son article 23, a prévu que le cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français pourrait comporter des dispositions distinctes selon les lignes et selon la nature et l'importance du trafic.

A propos du problème des petites lignes, je signale qu'au cours de ces dernières années de nombreuses fermetures totales ou partielles ont été prononcées. Ainsi, la longueur totale des lignes fermées au trafic voyageurs atteindra prochainement environ 15.000 kilomètres sur un réseau de 40.000 kilomètres.

Le rapprochement de ces deux chiffres permet de mesurer l'effort qui a été fourni.

En ce qui concerne les effectifs de la Société nationale des chemins de fer français, le nombre des cheminots, qui s'élevait à 522.000 en 1938, est tombé à 410.000 en 1952, à 400.000 en 1953 et ne s'élèvera plus, en 1954, qu'à 390.000 environ.

Aucune institution publique, aucune entreprise privée, ne peuvent sans doute présenter de tels résultats.

Il apparaît ainsi qu'une seule disposition capitale du projet de loi reste en suspens, l'institution de taxes sur la possession des véhicules routiers.

J'ai rappelé, il y a quelques instants, l'état d'esprit du Parlement face aux dispositions de la loi du 11 juillet 1953 qui donnaient pouvoir au Gouvernement de réaliser par la voie fiscale une coordination des transports.

Cette volonté s'était déjà manifestée, et c'est pour en tenir compte que le rapport présenté par M. Robert Bichet au nom de votre commission des moyens de communication, n'avait pas cru devoir retenir les articles du projet de loi déposé par le Gouvernement en 1951, tendant à instituer des taxes spéciales sur les transports routiers.

Sur ce point, le contreprojet faisant suite à ce rapport se place dans une perspective toute différente. Visant à assurer l'égalité des charges fiscales entre les transports publics et les transports privés, il exonère les transports publics, ferroviaires et routiers de la taxe sur les prestations de service et astreint les utilisateurs de véhicules utilitaires privés, circulant au delà de cent kilomètres de leur point d'attache, à établir une facturation fictive du coût des transports permettant son assujettissement à la taxe sur les transactions et à la taxe locale additionnelle.

Il institue par ailleurs sur les mêmes véhicules une taxe de circulation.

Il est certain que le produit de la taxe de 1 p. 100, de la taxe de 1,50 p. 100 ou de 1,75 p. 100 et de la taxe de circulation qui atteindraient les transports privés serait loin de compenser la perte de recettes que subirait le Trésor par la suppression de la taxe de 5,80 p. 100 frappant les transports publics ferroviaires et routiers, et dont le montant s'élève à quelque 50 milliards de francs annuellement.

Il est possible qu'en contrepartie de cette suppression les auteurs du contreprojet aient songé à un relèvement de la taxe de consommation intérieure sur les carburants et spécialement sur le gas oil. Mais ceci ne ressort pas du texte du projet.

M. Robert Bichet me concèdera donc, je l'espère, qu'envisagé dans ces dispositions le contreprojet nécessite une étude approfondie. Et je ne doute pas que M. le ministre des finances partage mon point de vue en l'occurrence.

Quoi qu'il en soit, j'ai dit tout à l'heure que le Gouvernement se préoccupait de donner suite dans toute la mesure du possible au vœu émis par le conseil supérieur des transports préconisant la neutralité de l'impôt dans le secteur des transports.

Je maintiens l'engagement que j'ai pris de procéder à une étude serrée de cette question avec l'administration des finances, en vue d'y apporter une solution.

Assurer l'égalité des charges fiscales entre le transport public et le transport privé n'était pas le seul objet du contreprojet.

Celui-ci tendait par surcroît:

1° A obliger la Société nationale des chemins de fer français à déterminer les économies à attendre d'une substitution totale ou partielle de services routiers aux services ferroviaires, en prévoyant que, compte tenu du résultat des études ainsi

entreprises, cette substitution pourrait être décidée, après avis des conseils généraux et du conseil supérieur des transports, par décision du ministre des travaux publics;

2° A assurer la création de gares-centres, génératrices d'économies d'exploitation;

3° A permettre, dans la mesure où la rénovation technique et administrative de la Société nationale des chemins de fer français rendrait disponible du personnel dans certaines spécialités, l'affectation de ce personnel excédentaire dans d'autres entreprises nationales, les agents intéressés conservant le statut des cheminots;

4° A modifier par voie législative les dispositions de l'avenant du 10 juillet 1952 à la convention du 31 août 1937 liant la Société nationale des chemins de fer français à l'Etat, dans le sens notamment d'une prise en charge intégrale par l'Etat des dépenses résultant de la péréquation des retraites des cheminots, ainsi que de celles provoquées par l'inclusion, dans le calcul des pensions, des services militaires et des services de guerre.

Pour mieux tenir compte des charges de services publics pesant sur le chemin de fer, il était prévu que l'Etat inscrirait chaque année à son budget une subvention destinée à couvrir les charges résultant du maintien, à la demande de l'état-major général de l'armée et pour des motifs stratégiques, de petites lignes ou de la double voie pour des lignes secondaires;

5° A aménager certaines dispositions du décret du 14 novembre 1949 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, en assignant notamment un délai au Gouvernement pour fixer divers statuts intéressant la profession des transports;

6° Enfin, à autoriser le relèvement progressif des tarifs de transports publics, ferroviaires et routiers en 1953, 1954 et 1955, étant entendu qu'une tarification des transports publics routiers de marchandises serait établie et homologuée, et que, par ailleurs, des accords tarifaires interviendraient entre la Société nationale des chemins de fer français et les entreprises de transport public routier pour le trafic à grande distance.

Reprenons, si vous le voulez bien, les différents points.

Il n'est pas besoin d'une disposition nouvelle pour assurer la fermeture des petites lignes particulièrement déficitaires de la Société nationale des chemins de fer français. En la matière, le décret du 14 novembre 1949 stipule que le ministre des travaux publics peut, à titre provisoire, après consultation du conseil général, décider la fermeture partielle ou totale d'une voie ferrée au service des voyageurs, indépendamment de la procédure d'établissement ou de modification du plan départemental des transports.

Il prévoit par ailleurs, que, dans le cadre de demandes qui lui sont présentées par le ministre des travaux publics, après avis ou sur proposition du conseil supérieur des transports, la Société nationale des chemins de fer français présentera des études faisant ressortir les réductions de dépenses que pourrait procurer la suppression des services ferroviaires de marchandises sur certaines lignes ou tronçons de lignes, dans les gares ou stations.

Lorsque ces études, complétées par l'avis du conseil général, font apparaître l'avantage de la desserte routière, le ministre des travaux publics peut décider, par décret, la suppression de la desserte ferroviaire.

La réglementation en vigueur accorde donc au Gouvernement les pouvoirs indispensables en matière de fermeture de lignes ferroviaires à faible trafic, et je ne vois pas dès lors la nécessité de prendre de nouvelles dispositions à cet égard.

J'ai d'ailleurs signalé que, sur un réseau de 40.000 kilomètres, il y avait 15.000 kilomètres de lignes fermées. Je persiste à penser que ce chiffre traduit l'effort considérable accompli.

Je passe maintenant à la question de la création du système des gares-centres, mais par avance votre rapporteur s'est chargé d'y apporter une réponse.

Dressant un tableau de la politique commerciale suivie par la S. N. C. F., il vous a signalé dans son rapport qu'en 1952, 600 kilomètres de lignes répartis en huit zones et, en 1953, 500 kilomètres répartis en 9 zones, ont été intéressés par les deuxième et troisième étapes du plan de constitution des gares-centres.

Présentement, a-t-il ajouté, le système s'étend à 19 gares et couvre 1.600 kilomètres de lignes.

C'est là un résultat qui, à mes yeux est loin d'être négligeable. Je me permets de souligner qu'il a pu être atteint lui aussi dans le cadre de la réglementation actuelle.

J'examinerai à présent la compression des effectifs de la S N. C. F.

Je vous l'ai dit, ces effectifs sont passés de 522.000, en 1938, à 400.000, en 1953, et ne devraient pas excéder 390.000 en 1954.

Est-il indispensable de prendre des mesures de dégagement les cadres, comme le prévoyait le projet déposé en 1951, ou, à tout le moins, est-il besoin d'envisager l'affectation dans d'autres entreprises nationales des cheminots qui pourraient se trouver en excédent, ainsi que la possibilité en serait offerte par le contre-projet ?

Jusqu'à présent, le rythme des mises à la retraite par limite d'âge a été suffisamment soutenu pour permettre la compression des effectifs. Le besoin d'affecter les agents de la S. N. C. F. à d'autres entreprises nationales ne s'est donc pas fait sentir.

Cette affectation soulèverait d'ailleurs des problèmes fort délicats. S'il est possible, à la rigueur, de concevoir que les intéressés conserveraient le statut de cheminot pendant une brève période de mise à la disposition d'une autre entreprise, cette situation ne pourrait se prolonger sans inconvénient.

Supposons, en effet, que le statut de cheminot offre des avantages supérieurs à celui applicable aux agents appartenant aux cadres de l'entreprise d'affectation. Croyez-vous que ces derniers agents accepteraient sans réticence que de nouveaux venus, effectuant les mêmes travaux, disposent pendant longtemps d'avantages supérieurs à ceux qu'ils tiennent de leur propre statut ?

D'ailleurs, le problème s'est déjà posé dans les administrations de l'Etat, et M. le ministre des finances connaît l'exemple des agents du service des enquêtes économiques mis à la disposition des régies financières, dont il a fallu reconstituer la carrière administrative dans le sens négatif du terme, c'est-à-dire déclarer, en ce qui les concerne, nuls et non avenus certains des avantages de carrière que leur avait procurés le statut.

J'ai dit que le contre-projet tendait également — et c'est là une de ses dispositions les plus importantes — à modifier par voie législative les stipulations de l'avenant du 10 juillet 1952 à la convention du 31 août 1937 qui a mis à la charge du budget une fraction des dépenses de l'infrastructure et des charges de retraite du personnel.

Votre commission des moyens de communication eut préféré que le remboursement par l'Etat portât sur les surcharges imposées par la péréquation des pensions de retraites.

C'est là une manière de voir parfaitement admissible. Cependant, je fais une objection.

Sans doute les conventions ne sont-elles pas immuables, mais je pense que les modifications qui peuvent les affecter doivent intervenir le plus rarement possible.

Les dispositions de l'avenant du 10 juillet 1952 ont été mûrement étudiées. Elles forment un tout et j'éprouverais de la répugnance, dix-huit mois après la conclusion de cet avenant, à modifier profondément ses dispositions, alors que cette modification améliorerait peut-être la présentation des comptes de la Société nationale des chemins de fer français, mais resterait sans influence sur le montant global des contributions versées à la société nationale par l'Etat.

Touchant d'éventuelles modifications à apporter au décret du 14 novembre 1949, qui constitue la charte de la coordination des transports ferroviaires et routiers, j'incline à penser que ce texte permet d'atteindre progressivement les objectifs fixés par la loi du 5 juillet 1949 et qu'il n'y a pas lieu de bouleverser son économie. Il s'agit d'un texte-cadre qui, pour entrer en vigueur dans toutes ses dispositions, suppose l'intervention de nombreux textes d'application.

Mon département s'emploie à élaborer ces textes.

On a parlé d'imposer un délai pour fixer les statuts applicables à la profession des transports, mais un décret relatif aux professions auxiliaires des transports a été pris le 19 décembre 1952.

On a dit qu'il était nécessaire que la Société nationale des chemins de fer français et les entreprises de transports publics routiers concluent des accords tarifaires pour le trafic à grande distance, mais le 30 décembre 1952, un protocole a été signé en la matière.

Depuis la publication du décret de base, de nombreux textes sont intervenus. D'autres sont à l'étude et interviendront très prochainement. Il en est ainsi d'un projet d'arrêté sur les inscriptions au registre des transporteurs publics.

Sont poursuivis, parallèlement, l'établissement de nouveaux plans départementaux de transports et la délimitation des zones courtes. Actuellement, ce travail est très avancé en dépit des difficultés qu'il soulève.

Comme vous le voyez, les pouvoirs publics ne sont pas restés inactifs et je crois sincèrement qu'il est injuste de minimiser leurs efforts.

En même temps qu'il prenait des mesures pour assurer l'application des dispositions du décret du 14 novembre 1949, le Gouvernement se préoccupait de limiter les dépenses de la Société nationale des chemins de fer français. La conclusion de l'avenant du 10 juillet 1952 à la convention du 31 août 1937 va dans le sens de cette politique.

Mon prédécesseur a indiqué ici-même que la réforme tendait à ramener, par un jeu d'ordre psychologique, les efforts à

accomplir par la Société nationale des chemins de fer français à un niveau compatible avec ses possibilités.

Je crois que c'est vous, monsieur le rapporteur, qui avez rappelé la comparaison imagée dont il s'est servi lorsqu'il a déclaré: « Lorsqu'on demande à une personne de faire l'effort de soulever 500 kilogrammes, elle ne tente même pas l'opération; mais quand on lui dit qu'il n'y en a plus que 70, alors elle consent à accomplir l'effort qu'on exige d'elle. »

En fait, la Société nationale des chemins de fer français a soumis au Gouvernement un plan d'économies échelonnées de 1953 à 1956, qui comporte des économies procédant de la rationalisation de l'exploitation, soit 5.600 millions de francs; des économies devant résulter à la fois de la rationalisation et des investissements, soit 8.950 millions; des économies liées aux investissements, soit 8.250 millions; des économies à attendre de la fermeture de lignes au trafic des voyageurs et des marchandises, soit 4 milliards de francs.

Si l'on ajoute aux 26.800 millions ainsi obtenus environ un milliard de francs de réductions sur les marchés, on aboutit à des économies globales s'élevant à 28 milliards de francs.

Il est donc indiscutable que la conclusion de l'avenant du 10 juillet 1952 a incité la Société nationale des chemins de fer français à mettre en œuvre un programme sévère d'économies.

Certes, par rapport à l'exercice en cours, le déficit provisionnel de l'exercice 1954 ne marque aucune diminution, en dépit de l'augmentation des tarifs décidée au mois de mai dernier.

Les raisons de cet état de chose doivent être recherchées dans le relèvement des bas salaires et des indemnités de déplacement, dans l'attribution au personnel d'une tranche de la part de productivité, dans la hausse du prix des carburants, dans l'augmentation de la redevance d'usage que la Société nationale des chemins de fer français doit verser au Trésor en contrepartie de la contribution financière de l'Etat à l'entretien de la voie, ainsi que dans la majoration, parfaitement justifiée d'ailleurs, de la dotation conventionnelle de renouvellement des installations et du matériel.

Dans le problème soulevé par le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, je vous demande de ne pas perdre de vue la réalité et l'ampleur des efforts fournis par cette entreprise nationale, la seule qui puisse se prévaloir d'une diminution aussi importante de ses effectifs.

Lorsque nous parlons du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, il faut avoir toujours présent à l'esprit que le chemin de fer vend des services à un coefficient compris entre 20 et 21 par rapport à 1938, alors qu'il achète les biens et produits nécessaires à son exploitation sur la base du coefficient 26 ou 28.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que, par rapport à 1938, le coût global des pensions sera l'an prochain au coefficient 40 et la contribution patronale au coefficient 76.

Ainsi que le relève M. le rapporteur général de la commission des finances du Conseil de la République, si l'Etat compte 64 p. 100 de retraités par rapport aux agents en activité, la Société nationale des chemins de fer français compte 374.000 pensionnés contre 382.000 agents cotisant à la caisse de retraites, soit près de 98 p. 100.

La situation va d'ailleurs s'aggravant, et les prévisions pour 1954 font apparaître que, pour la première fois, le nombre des pensionnés, soit 381.000, dépassera sans doute le nombre des cotisants, soit 372.000.

Les charges de retraites s'élèveront l'an prochain à 84 milliards de francs, dont 8 milliards seulement sont représentés par le produit des cotisations du personnel.

Il y a là une situation vraiment angoissante, qui tient aux conditions dans lesquelles les agents de la Société nationale des chemins de fer français peuvent demander leur admission à la retraite.

Tandis que, pour les personnels civils de l'Etat, l'âge d'ouverture du droit à pension est de 55 ans pour le personnel actif et de 60 ans pour le personnel sédentaire, il n'est, en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, que de 50 ans pour le personnel de conduite, c'est-à-dire les mécaniciens, conducteurs et chauffeurs, et de 55 ans dans le cas général.

Il est très regrettable que, pour des motifs divers, le Gouvernement n'ait pas pu tirer toutes les conséquences du décret du 9 août 1953, pris en vertu des pouvoirs spéciaux que lui accordait la loi du 11 juillet, et dont le but était de remédier à la situation qui vient d'être décrite par un relèvement de l'âge d'ouverture du droit à pension des agents des entreprises nationales.

Cependant, le texte que mon département ministériel aurait été amené à prendre pour l'application de ce décret aurait prévu outre des exceptions en faveur de certaines catégories d'agents exerçant des emplois pénibles...

M. Robert Bichet. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. Robert Bichet. Les données que vous nous présentez me paraissent contradictoires.

Si, en ce qui concerne le recul de l'âge de la retraite, une mesure intervient, elle doit être générale, et non spéciale à tel service public.

Une telle mesure doit faire l'objet d'un projet de loi, qui serait soumis à l'Assemblée, et que celle-ci voterait ou non.

Mais on dégage du personnel de la Société nationale des chemins de fer français exclusivement lorsqu'il arrive à l'âge de la retraite, et le Gouvernement insiste pour que ces dégagements s'accroissent. Vous venez de dire qu'en 1954, on libérerait 10.000 agents, pour abaisser le chiffre des effectifs de 400.000 à 390.000.

Il y a de toute évidence contradiction entre dégager des cadres à l'âge de la retraite, au lieu de comprimer les effectifs en activité, et reculer en même temps l'âge de la retraite.

Je ne vois pas comment on peut arriver à faire les deux en même temps.

M. le ministre des travaux publics. Mon cher collègue, si vous m'aviez laissé poursuivre, je vous aurais donné mon sentiment personnel.

Je vous dirai d'un mot que je suis de votre avis, tout au moins sur la première partie de votre intervention, à savoir que c'est une mesure générale qui doit être prise, et non pas une mesure particulière.

Mais j'étudie en ce moment le cas particulier de la Société nationale des chemins de fer français; c'est pourquoi j'ai limité mon intervention à ce domaine.

Je disais donc que le texte qui serait intervenu pour l'application du décret du 9 août 1953 aurait prévu, outre des exceptions en faveur de certaines catégories d'agents exerçant des emplois pénibles, l'entrée en vigueur progressive du nouveau régime, cette transition étant d'ailleurs commandée par la nécessité de ne pas, dans l'immédiat, diminuer la cadence des mises à la retraite qui permet la déflation des effectifs.

Je ne voudrais pas que ce que je viens de dire pût alimenter certaines campagnes de dénigrement du rail auxquelles il a été fait allusion cet après-midi. Mais je sais que votre commission des moyens de communication partage les préoccupations du Gouvernement et le rapport qui a été établi en son nom sur le projet de loi déposé en 1951 y fait écho. N'est-ce pas ce rapport qui reconnaît que des mesures doivent être prises en ce domaine, d'autant plus nécessaires, ajoute-t-il, que la Société nationale des chemins de fer français se trouve, à cet égard, défavorisée par rapport à d'autres grands services nationaux tels que les postes, télégraphes et téléphones qui ne supportent, pour la charge des retraites, qu'une dotation égale à 12 p. 100 du montant des salaires, le surplus étant à la charge du budget des finances ?

La Société nationale des chemins de fer français a d'autres charges inhérentes à un service public. Le chemin de fer, en France comme ailleurs, constitue le moyen de transport auquel il peut être fait appel pour toutes les expéditions de marchandises et pour toutes les circulations de voyageurs. Cela implique, d'une part que le rail doit être équipé en personnel et en matériel pendant les périodes de pointe, d'autre part qu'il ne refuse aucun trafic aussi peu rémunérateur soit-il.

Il n'est pas surprenant, dès lors, que le chemin de fer ne puisse avoir la rentabilité d'une entreprise maîtresse de ses tarifs et exonérée de telles charges. Ses efforts n'en sont que plus méritoires et je tiens ici à rendre hommage aux responsables de la Société nationale des chemins de fer français et à ses agents qui ont pu comprimer effectivement les frais de fonctionnement de ce service public par l'emploi de procédés techniques ingénieux et par une déflation des effectifs, laquelle est, je crois, sans exemple et sans précédent.

Je remercie aussi M. le rapporteur qui, dans son exposé, a fait justice de certaines attaques systématiques dirigées contre la Société nationale des chemins de fer français.

On a pu lire qu'il fallait imposer raison à la Société nationale des chemins de fer français et l'empêcher de pratiquer une politique qui ne serait pas celle que souhaite le Gouvernement. Je pense que la Société nationale des chemins de fer français est soumise à suffisamment de contrôles — dans son rapport déjà cité, M. Bichet en a dénombré quinze — pour qu'on puisse affirmer que la Société nationale des chemins de fer français n'a pas de politique personnelle et que tous ses actes sont en accord avec la politique du Gouvernement.

A l'encontre de ces critiques, qu'il me soit permis d'insister comme il convient sur la réputation que nos chemins de fer ont à l'étranger. En Europe, la Société nationale des chemins de fer français est considérée comme se trouvant à la tête du progrès ferroviaire. Son directeur général est président de l'union internationale des chemins de fer. N'est-ce pas, au reste, sur l'initiative de la Société nationale des chemins de fer français qu'a été créé le pool européen des wagons qui

s'étend maintenant à six pays d'Europe, après avoir seulement compris, au début, la France et l'Allemagne, et dont les résultats se traduisent par de substantielles économies ?

Cette réputation solidement assise de nos chemins de fer à l'étranger, j'en ai pris une nette conscience lors de la récente conférence des ministres des transports qui s'est tenue à Bruxelles.

Lancer des convois à 120 kilomètres et, même, à 140 kilomètres à l'heure de vitesse commerciale, dans des conditions qui présentent toute sécurité, n'est pas une entreprise aussi simple que certains voudraient le laisser croire. L'étranger, lui, ne s'y trompe pas et connaît les difficultés qu'il a fallu surmonter, comme il estime à son juste prix l'audace des conceptions qu'il a fallu mettre en œuvre pour aboutir au résultat escompté.

En vérité, le rail est un outil remarquable et il serait inadmissible que ses efforts fussent compromis par des campagnes de dénigrement systématique.

J'ai dit que la coordination des transports — je préfère le mot harmonisation et, plus encore, le mot coopération — demeure un des soucis majeurs du Gouvernement. On a dit que celui qui aurait un jour la charge de réaliser cette coordination ou s'efforcerait de la réaliser, aurait à coup sûr l'unanimité contre lui. En ce domaine comme en bien d'autres, il n'est pas de solution facile.

Le Gouvernement ne vous présente pas un procès-verbal de carence, je crois l'avoir montré. Mais une coordination même très poussée ne saurait résoudre comme par enchantement le problème du déficit de la Société nationale des chemins de fer français.

Quand on parle de véritable coordination des moyens de transports terrestres, on pense à une redistribution du trafic entre le rail et la route, spécialement du trafic à grande distance. Or, le parc des transports publics autorisé en grande distance représente 116.000 tonnes. Si l'on assigne à chaque véhicule un parcours annuel de 50.000 kilomètres et un coefficient moyen de chargement de 0,7, on en déduit que le trafic effectué en grande distance s'élève annuellement à 4 milliards de tonnes-kilomètres environ.

Il ne peut pourtant être question de ramener la totalité de ce trafic au fer et la moitié, soit deux milliards de tonnes-kilomètres, est un chiffre qu'il serait déjà pratiquement impossible à atteindre. Supposons, néanmoins, que ces deux milliards de tonnes-kilomètres soient enlevés à la route et reportés sur le rail. En laissant à leur taux actuel les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français, ce trafic supplémentaire, avec un produit probable de 8 francs la tonne-kilomètre — niveau moyen du prix des transports concurrencé par la route — procurerait une recette supplémentaire de 16 milliards de francs.

Mais cet accroissement de trafic entraînerait une augmentation, non proportionnelle il est vrai, des dépenses du chemin fer. Cette augmentation des dépenses est difficile à évaluer. Néanmoins, on peut dire que le bénéfice net de l'opération serait de l'ordre de 10 milliards de francs pour le rail.

Nous sommes loin du chiffre du déficit de l'exploitation. Encore, ai-je passé sous silence les problèmes économiques et humains qu'une amputation massive du parc routier obligerait à résoudre.

Certes, je devine l'objection que l'on peut faire à ce raisonnement: la diminution de la concurrence routière permettrait un relèvement des tarifs ferroviaires.

Soyons francs: l'augmentation des tarifs des marchandises est un facteur de hausse du coût de la vie, non pas tant en raison de son incidence directe sur le prix des denrées et produits qui demeure assez faible, que par ses effets psychologiques. La hausse des prix pratiquée par une entreprise du secteur public ou parapublic est, si j'ose m'exprimer ainsi, une « hausse pilote » sur laquelle tous les yeux sont fixés. Cette augmentation limitée provoque ainsi de proche en proche un décrochage des prix dont il est impossible, *a priori*, de mesurer l'ampleur. Vous conviendrez qu'une telle politique serait à l'opposé de celle poursuivie par le Gouvernement.

La difficulté extrême que l'on éprouve dans la recherche des moyens propres à assainir la situation financière de la Société nationale des chemins de fer français ne doit cependant pas nous décourager. Mais convenons que ce problème est un des plus délicats à résoudre.

Votre rapporteur et plusieurs orateurs ont souligné que la gestion de la Société nationale des chemins de fer français n'était pas en cause. A l'appui de cette affirmation, ils ont cité des extraits des rapports établis par divers organismes de contrôle tels la mission de contrôle économique et financier des transports et la commission de vérification des comptes des entreprises publiques.

En réalité, la plupart des chemins de fer dans le monde accusent d'importants déficits d'exploitation et l'insuffisance de leurs recettes est presque totalement couverte, dans la plus grande majorité des cas, par des subventions des Etats: ces subventions trouvent leur justification dans un phénomène économique complexe dépassant le cadre de la gestion des entreprises ferroviaires et sur lequel les gouvernements, en France comme ailleurs, n'ont pas de moyens d'action limités.

Tout récemment, je prenais connaissance d'une étude sur la situation des transports en Allemagne fédérale. Que lisait-on dans cette étude ? Que le ministre fédéral des transports dénonçait les méfaits de la concurrence entre le rail et la route, que ses services demandaient un relèvement substantiel des taxes frappant les véhicules utilitaires, qu'il était nécessaire de procéder à une réorganisation interne des chemins de fer et à l'établissement d'un plan de réduction des effectifs de ses agents, que les enquêtes tendant à provoquer des fermetures de lignes devaient être reprises et élargies.

Ce langage tenu hors de nos frontières ne nous est pas étranger. La plupart des Etats connaissent, pour tenter de résoudre le problème des transports, les mêmes difficultés que nous-mêmes. Il en est qui s'acheminent vers des solutions autoritaires. Me permettrez-vous de marquer mes préférences en faveur de solutions qui, pour n'être pas spectaculaires, tiennent compte, autant qu'il est possible, des légitimes intérêts en présence ? Leur recherche fait appel, sous l'arbitrage des pouvoirs publics, à une bonne foi, à un sens de l'intérêt général dont les interlocuteurs ne peuvent pas ne pas être animés. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. Monsieur le rapporteur pour avis, maintenez-vous l'amendement que vous avez déposé au nom de la commission des moyens de communication ?

M. le rapporteur pour avis. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Faraud a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 45-42.

La parole est à M. Faraud.

M. Roger Faraud. Monsieur le ministre, j'ai déposé, au nom du groupe socialiste, une proposition de résolution tendant à rétablir au profit des organisations de jeunesse le bénéfice du billet collectif à 50 p. 100.

Je sais que ce problème intéresse en même temps le ministère de l'éducation nationale. Je vous demande simplement de nous accorder votre appui lors de la discussion de cette proposition de résolution, afin que l'on rétablisse le billet collectif dont bénéficiaient avant la guerre les jeunes à l'occasion des congés payés, notamment pour la pratique du tourisme, question dont j'ai entretenu l'Assemblée cet après-midi.

M. le président. Promettez-vous d'appuyer cette proposition, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Oui, monsieur le président.

M. Roger Faraud. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Mme Francine Lefebvre a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 45-42.

La parole est à Mme Francine Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Je partage l'opinion de M. Faraud et j'insiste également auprès de M. le ministre pour qu'il ne s'oppose pas au vote de la proposition que j'ai déposée dans le même sens.

Je désire, d'autre part, insister auprès de M. le ministre — qui a bien voulu m'accorder audience pour lui exposer cette question — sur la situation paradoxale des conjoints de vieux travailleurs salariés.

Je rappelle qu'un travailleur salarié bénéficie d'une réduction de 30 p. 100 sur les chemins de fer parce qu'il est muni d'un titre de sécurité sociale. Le conjoint jouit du même avantage jusqu'à la mise en retraite de l'intéressé et après le décès de celui-ci, parce que dans ce dernier cas il bénéficie d'une pension de réversion, mais il le perd lorsque le travailleur prend sa retraite.

Une telle situation est en contradiction avec les dispositions législatives qui prévoient que cet avantage sera accordé à tous les bénéficiaires d'un titre quelconque de la sécurité sociale.

Il importe de remédier à un tel état de choses. M. le ministre m'avait promis son appui; je lui demande de bien vouloir examiner la question en vue de nous donner satisfaction.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je suis d'accord avec Mme Lefebvre.

Sur le plan social, il est regrettable que l'état de choses que notre collègue a signalé subsiste. En l'occurrence, c'est le ministre des finances qui est en cause et c'est vers lui que doivent se tourner les efforts de Mme Lefebvre comme les miens.

Mme Francine Lefebvre. Je regrette que M. le ministre des finances ait quitté momentanément la salle des séances.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, madame ?

Mme Francine Lefebvre. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de Mme Francine Lefebvre.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 45-42 au nouveau chiffre de 28.239.999.000 francs.

(*Le chapitre 45-42, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 45-43. — Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français. »

La commission des finances a disjoint les crédits prévus à ce chapitre.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Je me proposais de demander une réduction indicative de 1.000 francs à ce chapitre. Mais la commission des finances ayant supprimé les crédits, j'attends de savoir si M. le ministre en demande le rétablissement pour déposer un amendement.

Je désire, pour l'instant, appuyer les interventions de mes amis, en particulier celle de mon camarade Manceau, dont la motion préjudicielle tendait à inviter le Gouvernement à reconsidérer les sanctions précédentes infligées aux cheminots.

Ces sanctions revêtent de multiples aspects, depuis la comparution devant un conseil de discipline jusqu'à la forme plus discrète et plus hypocrite sans doute de modification au tableau d'avancement.

Par une note adressée, le 11 novembre, à la Société nationale des chemins de fer français, M. le ministre des travaux publics demandait que les sanctions infligées pour refus d'obtempérer aux ordres de réquisition fussent levées. La Société nationale des chemins de fer français a accepté.

Nous espérions, puisqu'il s'agissait là, selon M. le ministre, de fautes graves, que les sanctions plus bénignes seraient également levées. Il n'en a rien été et la Société nationale des chemins de fer français a continué à frapper les cheminots qui avaient seulement usé du droit constitutionnel de grève.

D'autre part, des sanctions ont été prises pour tout autre motif que des faits de grève et, même, sur des rapports inexacts. J'ai déjà signalé un cas précis à M. le ministre lorsqu'il a bien voulu recevoir une délégation de la commission des moyens de communication. Je me permets d'y revenir.

M. Colin Elie, ancien commandant F. T. P., homologué comme lieutenant de réserve, proposé ces jours-ci pour la Légion d'honneur, a été radié des cadres pour des motifs n'ayant rien à voir avec la grève. Dans l'exposé des faits, il est indiqué que l'intéressé a refusé de répondre à l'ordre de réquisition. Or, le juge d'instruction devant qui il a comparu n'a pas retenu ce chef d'inculpation.

On signale également qu'il a renvoyé lui-même les ordres de réquisition à Versailles, ce qui est faux car il s'agit, en l'occurrence — et je ne peux que les féliciter — des secrétaires des syndicats F. O. et C. F. T. C., qui ne sont pas poursuivis. Enfin, en ce qui concerne l'ordre de réquisition, il était le seul requis des 6.000 agents de son service. Or, je le répète, le juge d'instruction n'a pas retenu ce chef d'inculpation.

Pourquoi le renvoie-t-on ? Parce qu'il a déjà fait la grève en 1947, parce que c'est un militant qui encourageait ses camarades à faire grève.

On ajoute qu'il a prononcé, en outre, au dépôt de Juvisy, au moment de la reprise du travail, des paroles insolentes. Mais on ne les a pas relevées et celui qui, paraît-il, aurait été injurié n'a même pas posé la question.

Il s'agit donc d'une sanction frappant un cheminot militant syndicaliste pour des actions antérieures à la grève d'août 1953.

J'ai voulu citer cet exemple pour montrer que, lorsqu'il s'agit de poursuivre un militant syndicaliste, on va jusqu'à le radier des cadres. Si notre collègue Schaff était présent, il aurait pu citer des exemples — qu'il a déjà donnés au ministre — de déplacement d'office, de radiation du tableau d'avancement et d'autres sanctions infligées à des militants qui n'ont eu que le tort de participer, en 1953, à une grève légale.

Je prie M. le ministre des travaux publics de demander à la Société nationale des chemins de fer français la suppression des sanctions qui ont été prises contre ces cheminots.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande le rétablissement du crédit de 47 milliards prévu par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. Robert Manceau.

M. Robert Manceau. J'ai déposé un amendement sur lequel je demanderai le scrutin. J'attache, en effet, une grande importance à la question de la rémunération des cheminots.

Au mois d'août dernier, les cheminots ont engagé une bataille de trois semaines pour défendre leurs légitimes revendications. Je ne citerai que deux exemples à cet égard.

Le cheminot à l'échelle 1, cinquième échelon, après dix ans de service, ne perçoit qu'un salaire brut de 14.530 francs. Si l'on y ajoute le complément temporaire de 490 francs, l'indemnité de résidence de 2.170 francs, la prime dite de productivité de 760 francs et la prime de rendement de 1.210 francs, la rémunération nette mensuelle ressort à 19.160 francs par mois.

Quant à l'ouvrier à l'échelle 4, cinquième échelon, il perçoit, après dix ans de service, un traitement brut de 17.460 francs seulement et, compte tenu des primes citées dans le cas précédent, il touche un traitement net de 23.020 francs.

Vous comprendrez, mes chers collègues, que cette situation ne peut pas durer.

On félicite de temps à autre les cheminots de leur dévouement et de leurs sentiments patriotiques, mais ce qu'ils demandent c'est que l'on satisfasse leurs légitimes revendications.

Au congrès des cheminots, ils ont formulé ces revendications de la façon suivante:

Augmentation générale des traitements sur la base de 1.000 francs par jour, soit 30.000 francs par mois pour le cheminot débutant à l'échelle 1, avec suppression des abattements de zone et incorporation de l'indemnité de résidence dans le traitement, calculée sur le taux de Paris. Mais, dans l'immédiat, pas de traitement inférieur à 133 francs de l'heure.

Je demande à M. le ministre de prendre l'engagement d'étudier d'ici peu l'augmentation des traitements des cheminots; toutefois, il devrait donner sans délai satisfaction à ces agents sur un point: un acompte de 5.000 francs par mois pourrait être immédiatement accordé à tous les cheminots sans exception

Je demande que mon amendement soit mis aux voix par scrutin.

M. le président. La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. J'ai écouté avec beaucoup d'attention M. le ministre nous parler des réseaux secondaires de chemins de fer. Malgré ses explications je crois devoir présenter certaines observations

Dans tous nos départements les conseils généraux et municipaux, les usagers, les populations sont émus et inquiets pour l'avenir.

Les lignes de chemins de fer qui ont déterminé le développement économique, industriel, commercial, touristique sont condamnées à disparaître. Qu'importe aux responsables que des régions entières tombent dans le marasme, n'aient plus aucune perspective de développement et soient demain désertées. Sur le papier, une économie de 3.500 millions de francs — sur le papier seulement — sera réalisée.

On se garde bien, par contre, de chiffrer les répercussions de ces mesures invraisemblables, incohérentes et coupables sur l'avenir économique des régions victimes de cette inconscience criminelle.

Dans son rapport sur la situation de la Société nationale des chemins de fer français, notre collègue M. de Tinguy nous donne l'objectif fixé. Est actuellement à l'étude la fermeture totale de 4.200 kilomètres de lignes déjà fermées au trafic voyageurs, et ne servant plus actuellement qu'au transport des marchandises, et de 1.000 kilomètres de lignes actuellement utilisées pour le transport des voyageurs et des marchandises, la suppression de 3.600 kilomètres de lignes non parcourues par des express et de 2.600 kilomètres de lignes parcourues par des express.

Voilà la véritable hécatombe qui se poursuit d'une façon inexorable, à l'ombre des ministères des travaux publics et des finances par certaines personnes qui réussissent à faire le siège des ministres successifs et en font leurs complices zélés. Voilà la vérité.

C'est là une politique menée pour le profit d'intérêts privés, au détriment de l'intérêt public, car personne n'est dupe de ces prétendues économies; chacun sait à quoi s'en tenir.

Ecoutez ce que dit le rapporteur déjà cité:

« La sous-commission a pris acte de ce programme avec satisfaction. Elle a noté, toutefois, que la fermeture des lignes, contrairement à un préjugé très répandu, ne représentait qu'une économie relativement peu importante et, par suite, ne devait pas être approuvée sans réserve, eu égard à la gêne incontestable qu'impliquent ces fermetures pour les populations bordant les voies ferrées. »

Mercredi dernier sont venus, devant la commission, les hauts dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français. Nous avons posé la question à M. Tissier, président du conseil d'administration. Il nous a répondu: « Les fermetures des lignes secondaires n'ont pas apporté les économies escomptées ».

Nous croyons plutôt que le contraire est vrai: plus on supprime de lignes et plus le déficit augmente.

Bien sûr, ce n'est pas là le seul facteur d'augmentation du déficit, mais c'est un fait que nous constatons.

Nous ne pouvons pas croire que nos grands dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français soient assez naïfs pour penser que la vitalité de la Société nationale des chemins de fer français ne soit pas faite, pour une grande part, de ses affluents, qu'ils négligent d'ailleurs d'une façon pour le moins anormale.

Tout est pour les grandes lignes dont il serait curieux de connaître la rentabilité; rien ou peu de chose pour les lignes secondaires.

Croit-on, par ailleurs, que les services routiers de remplacement vont se borner à amener les voyageurs aux grandes lignes de chemin de fer, alors qu'il leur est permis de les emmener eux-mêmes vers les grandes villes ?

Le but de la demande de disjonction que nous avons déposée à titre indicatif est de signifier au Gouvernement la volonté de notre Assemblée qu'il soit mis fin à la fermeture systématique des lignes de chemin de fer sans que tout ait été auparavant tenté pour réaliser une exploitation rationnelle de services d'autorails ou de locotracteurs après une étude sérieuse des répercussions économiques et sociales des mesures prises, lesquelles ne devraient intervenir qu'après avis de notre Assemblée, car il s'agit de la sauvegarde du patrimoine national. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je suis saisi par MM. Manceau, Alcide Benoît, Marcel Noël, de demandes de disjonction du chapitre 45-43.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le président, la commission des finances avait disjoint les crédits prévus au chapitre 45-43 mais, le Gouvernement en demandant le rétablissement, et la commission ne s'y opposant pas, il n'y a pas lieu, je crois, pour l'Assemblée, de se prononcer sur la disjonction.

M. Robert Manceau. Nous retirons nos demandes de disjonction, monsieur le président.

Quant à l'amendement dont j'ai parlé dans mon intervention, il concerne un chapitre ultérieur. L'ayant soutenu à l'occasion de l'examen du chapitre 45-43, profitant de ce que j'avais la parole, je ne le défendrai pas de nouveau quand il sera appelé.

M. le président. Je vais donc mettre aux voix le chapitre 45-43, avec le chiffre prévu par le Gouvernement, soit 47 milliards de francs.

M. le rapporteur pour avis. J'avais déposé, au nom de la commission des moyens de communication, un amendement au chapitre 45-43.

M. le président. Je n'ai aucun amendement entre les mains.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Nous n'insistons pas. Nous reprendrons cet amendement ultérieurement.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 45-43, au chiffre de 47 milliards de francs.

(*Le chapitre 45-43, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 45-44. — Chemins de fer. — Contribution de l'Etat à diverses dépenses de la Société nationale des chemins de fer français, 64.250 millions de francs. »

M. Alcide Benoit a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Benoit que je prie d'être bref car son groupe a, depuis longtemps, épuisé son temps de parole.

M. Alcide Benoit. Je m'efforcerai d'être bref, monsieur le président.

Mon amendement a pour objet d'attirer l'attention de l'Assemblée sur l'insuffisance des crédits figurant dans le budget au titre de la contribution de l'Etat relative au gardiennage des passages à niveau.

Nous constatons une recrudescence des accidents provoqués par les passages à niveau. C'est la démonstration, hélas! tragique, que, sous couvert d'économies, la décision de supprimer le gardiennage des passages à niveau sans avoir au préalable aménagé ou créé des conditions de sécurité absolue, se révèle non seulement inefficace du point de vue financier, mais criminelle du fait de l'augmentation continue des accidents et du nombre des victimes. Cette décision est inefficace, car les incidences financières que représente la suppression des emplois de gardes-barrière ne constituent pas une masse budgétaire importante, d'autant que les traitements de ces agents varient de 6.000 à 12.000 francs par mois.

Nous soulignons l'arbitraire de ces mesures effectuées par des mutations, des mises en disponibilité ou des licenciements par réforme ou mise à la retraite, bien souvent sans aucune considération des services rendus et sans tenir compte des difficultés familiales et de logement.

Dans le budget qui nous est soumis, le Gouvernement réduit de 1.600 millions de francs, par rapport au budget de l'année dernière, les crédits affectés au gardiennage des passages à niveau, ne laissant subsister qu'une somme de 600 millions. C'est notoirement insuffisant.

En effet, si les passages à niveau en général sont la cause de fréquents accidents, il faut reconnaître que la situation est encore plus grave lorsqu'ils ne sont pas gardés.

Je citerai pour mémoire l'accident survenu le 19 août dernier au passage à niveau non gardé de Muizon, sur un chemin vicinal, près de Reims, dont le bilan tragique est établi à quatre morts et une trentaine de blessés.

Les usagers de la route et du chemin de fer paient ainsi un lourd tribut à l'incurie gouvernementale.

J'ai, le 24 août, déposé une demande d'interpellation sur les causes et les responsabilités de ce terrible accident, mais le Gouvernement ne semble pas pressé d'en discuter et encore moins de prendre les mesures nécessaires pour en éviter le renouvellement.

Il faut s'orienter vers l'aménagement de passages inférieurs ou supérieurs pour supprimer les passages à niveau.

Le Gouvernement invoque toujours le manque de crédits lorsque lui est proposée la mise en œuvre de travaux d'intérêt général.

Nous rappelons une fois de plus que les ressources nécessaires peuvent être obtenues par la réduction des dépenses militaires.

Ces réalisations ne pouvant être exécutées que par étapes, nous demandons au Gouvernement d'en accélérer la mise en œuvre et, dans l'immédiat, de rétablir le gardiennage partout où il a été supprimé.

C'est la volonté clairement exprimée par les populations, comme celles de la région desservie par la ligne Brives-Nexon, ainsi que par de nombreux conseils municipaux et conseils généraux.

Tel est le sens que nous donnons à notre amendement.

Nous sommes convaincus que vous éprouvez des sentiments analogues aux nôtres devant les terribles conséquences de cette politique et que vous adopterez notre amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Alcide Benoit.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Bichet.

M. Robert Bichet. Monsieur le ministre des travaux publics, je n'ai pas cru devoir déposer une demande de réduction indicative de 1.000 francs du crédit du chapitre 45-44 parce que j'ai conscience que le grand nombre des amendements portant abattement indicatif les rend absolument inefficaces.

Je tiens à rappeler que, l'année dernière, une réduction indicative de 1.000 francs du crédit de ce chapitre a été adoptée à une très large majorité. L'amendement avait été soutenu par un collègue qui siège aujourd'hui au Gouvernement, M. Lemaire, qui, j'en suis persuadé, peut donner, au sein du Gouvernement, en sa qualité de technicien compétent, son appui à la thèse que je défends.

Je veux d'abord évoquer un passage du discours que vient de prononcer M. le ministre.

Je n'ai pas reproché au ministre des travaux publics de n'avoir rien fait en matière de prise en charge des frais de la Société nationale des chemins de fer français, en matière d'économies — il existe, en effet, un plan d'économies de quatre ans — voire en matière de cordination.

Mais ce que j'ai dit et ce que je maintiens, c'est que les mesures prises, pour ne pas l'avoir été simultanément, sont inefficaces.

La preuve — les faits me donnent raison — c'est que nous nous trouvons chaque année en présence d'un déficit accru, alors que, j'en ai la conviction, si les mesures avaient été simultanées, le déficit serait en recul.

C'est cette simultanéité que je demanderai en proposant un article 8 nouveau qui, apportant des économies au Gouvernement, a des chances d'être accepté.

S'il est bon de prendre en charge une partie des frais de la Société nationale des chemins de fer français, encore faudrait-il que cette prise en charge fût cohérente et heureuse.

Or, le chapitre 45-44 prend en charge des dépenses d'infrastructure, de gardiennage de passages à niveau et de contribution de l'Etat aux dépenses des retraites intervenues depuis la Libération.

Puis-je signaler à l'Assemblée, car elle l'ignore peut-être, que ce qu'elle appelle le déficit de la Société nationale des chemins de fer français correspond à peu près exactement à la charge des retraites et des frais de prestations de services?

M. Edgar Faure, *ministre des finances et des affaires économiques.* C'est très juste.

M. Robert Bichet. Or, aucun autre service public n'a en charge la totalité des retraites de ses anciens agents.

Supposons, par exemple, que l'administration des postes, télégraphes et téléphones soit obligé de payer les retraites de

son ancien personnel sur les frais de son budget: il y aurait dans ses comptes, au lieu d'un excédent, un déficit sensible.

Aussi la commission avait demandé que les charges publiques soient exactement égales aux dépenses résultant de la péréquation des retraites, car ce n'est pas de la faute de la Société nationale des chemins de fer français si notre franc est dévalué.

Nous disions — c'était clair, logique — que l'Etat devait assumer la prise en charge des dépenses de péréquation des retraites, au lieu de cette multitude de prises en charge, d'ailleurs plus apparentes que réelles, et qui peuvent avoir de graves conséquences.

L'infrastructure peut diminuer la sécurité si on n'engage pas tous les frais nécessaires et si l'on se contente de la participation de l'Etat.

Je voudrais vous demander, monsieur le ministre des finances, de revoir d'abord cette question, même si le total des charges doit être le même.

Il y a aussi dans la présentation du budget un élément qui, peut-être, est de caractère comptable, mais qui, psychologiquement, est mauvais.

Vous avez 64 milliards de francs de charges et vous aurez cette année 14 milliards de francs de droits d'usage. Ne pourrait-on pas, dans les prestations, diminuer les dépenses de prise en charge des frais de droits d'usage, ce qui ferait apparaître une différence beaucoup moins grande.

Il s'agit d'une simple formalité d'écritures. Je crois qu'elle serait sensible psychologiquement.

Tel est le sens de mon intervention.

Je comptais intervenir tout à l'heure sur un point à propos duquel je suis d'accord avec M. le ministre des travaux publics. Peut-être puis-je le faire maintenant pour ne pas reprendre la parole une deuxième fois?

M. le ministre a dit qu'il était hostile à l'adoption de l'article 8 *bis* nouveau qui peut constituer une arme à deux tranchants pouvant frapper de ses deux tranchants à la fois ceux que l'on entend aider par ce texte.

Je préférerais substituer à cet article un texte qui mette le Gouvernement dans l'obligation, avant le 1ᵉʳ juillet, de présenter au vote de l'Assemblée une loi tendant à réduire au maximum les incidences financières qu'a sur le budget de l'Etat l'exploitation des divers modes de transports terrestres.

Des économies seraient ainsi réalisées. Le Gouvernement ne pourrait pas s'y opposer et l'Assemblée aurait pris une garantie pour l'avenir.

C'est la raison pour laquelle je demande au Gouvernement d'accepter ma suggestion. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. M. Bichet a raison. Il y a là un problème très complexe et très important qui exige la collaboration du Gouvernement et du Parlement.

C'est dans cet esprit que nous essayons d'obtenir, et nous y arriverons, le vote rapide des budgets. Ainsi, l'année pourra être réservée à l'étude de grandes questions comme celle-là.

Si M. Bichet a déposé un amendement indicatif, je lui serais reconnaissant de le retirer...

M. Robert Bichet. Je n'en ai pas déposé.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. De toute façon nous reprendrons la question en tenant compte des explications de notre collègue, que nous avons suivies avec intérêt.

M. le président. M. Alcide Benoit a déposé un autre amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 45-44.

La parole est à M. Alcide Benoit.

M. Alcide Benoit. Mesdames, messieurs, le principe de la péréquation des retraites des agents de la Société nationale des chemins de fer français a été acquis par l'action syndicale menée pendant de nombreuses années.

Cette péréquation ne s'applique pas encore intégralement sur tous les éléments composant le salaire effectif des cheminots.

Il en résulte un préjudice important pour l'ensemble des retraités.

Celui-ci est d'autant plus sensible aux agents des basses échelles — les plus nombreux — dont le taux de pension est insuffisant pour qu'ils puissent vivre décemment.

Actuellement, l'indemnité de résidence à Paris représente le quart de la rémunération du cheminot en activité.

Cet élément du salaire ainsi que la prime de productivité ne sont pas soumis à retenue pour le calcul de la retraite.

Ainsi, l'agent à l'échelle 5, avec un traitement mensuel de 20.600 francs perçoit une indemnité de résidence de 6.920 francs, plus 860 francs de prime de productivité, soit 7.780 francs qui ne comptent pas pour la retraite.

Prenant sa retraite au bout de trente ans de services, cet agent perd, du fait de cette disposition, 4.668 francs par mois, soit 56.016 francs par an.

Pour une même durée de services, l'agent à l'échelle 7 perd 63.720 francs par an. Le mécanicien de route perd 78.120 francs.

En outre, la Société nationale des chemins de fer français se refuse systématiquement à appliquer la péréquation sur la totalité des primes de contrôle acquises par les contrôleurs de route.

Ces quelques exemples nous démontrent que les retraités sont frustrés d'une partie importante de ce qui leur est dû.

La situation des veuves est d'autant plus tragique que la pension de reversion n'atteint que 50 p. 100 du taux de celle du mari; les pensions des veuves remariées restent bloquées même après le décès de leur second mari.

Les mesures prises pour résoudre la question des pensions différées n'ont été jusqu'à ce jour que des palliatifs considérés par nous comme insuffisants.

Toutes ces pensions doivent être revalorisées au taux normal et faire l'objet d'une péréquation.

La responsabilité de la dévaluation monétaire n'incombe pas aux travailleurs; leur pouvoir d'achat doit être rajusté selon le coût de la vie.

Nous demandons que la péréquation des pensions des anciens régimes, dont la réalisation totale est prévue sur cinq ans, soit réglée définitivement en 1954 pour tenir compte du grand âge des bénéficiaires, les moins âgés ayant soixante-dix ans.

Notre amendement a pour objet de signifier au Gouvernement la volonté de l'Assemblée nationale que soit appliquée la péréquation intégrale et automatique de toutes les pensions des agents de la Société nationale des chemins de fer français sur la base de la rémunération totale des cheminots en activité.

En votant notre amendement, vous confirmerez le vote favorable que vous avez émis sur le même sujet le 16 novembre 1951 par 465 voix contre 143 et vous demanderez au Gouvernement de tenir compte de votre décision.

Compte tenu de l'importance de cette question, nous demandons le scrutin.

M. le président. Monsieur Benoit, le temps de parole de votre groupe étant épuisé, si vous insistez pour votre demande de scrutin, je ne vous donnerai plus la parole pour défendre vos amendements.

M. Alcide Benoit. Je retire notre demande de scrutin.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Alcide Benoit.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Penoy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 45-44.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le ministre, je tiens à protester avec énergie contre la suppression des passages à niveau, sous prétexte d'économies.

Je vous signalais, en décembre 1952, le grave accident survenu à Deville, dans les Ardennes. Votre prédécesseur m'avait répondu que le conducteur était responsable ayant été inattentif. Je m'élève contre cette affirmation qui est fausse et, serait-elle exacte, il faut bien dire que la suppression d'une barrière et de son garde ne devrait être opéré que dans des cas particuliers et qu'à la condition expresse de la pose préalable d'un double signal optique et sonore qui annoncerait les trains.

Cette économie faite en supprimant des passages à niveau peut être grave de conséquence et je voudrais signaler à l'Assemblée une pratique que beaucoup ignorent.

Certaines lignes à faible trafic, après le dernier passage d'un train en mouvement normal sont fermées, selon l'expression employée. Les gardes-barrières ne sont plus alors tenus à assurer le service, si bien que les passages à niveau sont ouverts.

On m'a cité le cas suivant:

Quand le dernier train passé est en détresse et demande du secours, on fait immédiatement appel au dépôt des machines qui peut être parfois distant de plusieurs dizaines de kilomètres. La machine de secours est obligée de se rendre immédiatement sur les lieux de l'incident — sans parler d'accident — pour secourir le train en panne et, sur son parcours toutes les barrières sont ouvertes; il n'existe aucune signalisation spéciale; le seul signal qui annonce son passage est le sifflet de la locomotive.

Pour des raisons d'économies, on a supprimé les passages à niveau. Cette suppression est une cause d'accident. Ce sont des vies humaines qui sont en jeu. La suppression des passages à niveau ne devrait être tolérée qu'à la condition expresse de poser préalablement un double signal optique et sonore, mais surtout, il faudrait reviser les dispositions prises en matière de lignes dites fermées.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Penoy.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Demusois a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 45-44.

La parole est à M. Manceau pour soutenir cet amendement.

M. Robert Manceau. Je serai très bref.

Cet amendement a pour objet d'obtenir du Gouvernement l'abrogation du décret n° 53-711 du 9 août 1953 qui met en cause le régime des retraites appliqué aux cheminots depuis 1911.

Grâce à l'action des cheminots l'application de ce texte a été différée. Mais il n'a pas été abrogé et nous voyons là le désir du Gouvernement, que nous avons signalé tout à l'heure, de remettre en cause le régime des retraites des cheminots et de les assimiler aux fonctionnaires.

Nos craintes sont d'autant plus fondées que le régime des retraites institué par la loi de 1911 n'est pas seulement mis en péril par la prolongation de l'âge de la retraite, il l'est aussi par des perspectives de modifications du mode de calcul transformant le mode de calcul d'un cinquantième en un soixantième.

Nous nous faisons donc les interprètes de tous les cheminots dans cette Assemblée pour dire et répéter que le régime de 1911 doit être maintenu. Les cheminots ne permettent pas que l'on apporte, pour l'aggraver, des modifications au régime de retraites qui leur est appliqué depuis quarante-deux ans.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Demusois.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Leenhardt a déposé un amendement tendant à réduire de 10.000 francs le crédit du chapitre 45-44.

La parole est à M. Sibué, pour soutenir cet amendement.

M. Louis Sibué. Mesdames, messieurs, M. Leenhardt, absent momentanément, m'a prié de défendre son amendement. Cette réduction de 10.000 francs a été demandée en vue d'exposer à M. le ministre un cas particulier.

La Société nationale des chemins de fer français se montre très stricte pour refuser le droit à péréquation des pensions en cas de révocation. Cette règle est très dure. Elle aboutit à accorder à des agents comptant vingt ans de service une pension de l'ordre de 15.000 francs par an.

Il est des cas où cette règle est trop sévère et disproportionnée avec la faute commise. C'est le cas, par exemple, d'anciens combattants de 1914-1918 qui ont rendu ensuite de grands services à la Résistance en facilitant le transport et le retrait de colis et de journaux clandestins.

A la libération, ils n'ont pas tous su rentrer dans la légalité, en un seul jour. Aujourd'hui, ils sont dans la misère.

Ils sont privés de la péréquation de leur pension, même si leur faute a été unique, bénigne et amnistiée.

Or, — et c'est là un argument important, mes chers collègues — ceux qui ont été révoqués par mesure d'épuration pour avoir collaboré avec l'ennemi, ont obtenu la péréquation de leur pension. Est-ce trop demander que d'accorder la même péréquation aux titulaires de la carte d'ancien combattant et de la carte de combattant de la Résistance ? Ils sont très peu nombreux, mais leur misère est cruelle.

Puis-je compter, demande M. Leenhardt, que M. le ministre donnera les instructions nécessaires pour que la péréquation soit accordée dans ces cas particuliers ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. La question sera étudiée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Leenhardt.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-44, au nouveau chiffre de 61.249.986.000 francs, résultant des amendements adoptés.

(*Le chapitre 45-44, mis aux voix avec ce nouveau chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 45-45. — Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la régie autonome des transports parisiens, 3 milliards de francs. »

M. Midol a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Mlle Marzin a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 45-45.

La parole est à Mlle Marzin.

Mlle Madeleine Marzin. Dans le projet de loi, il est fait mention, à ce chapitre, d'une augmentation, en valeur absolue, de la subvention, par une augmentation prévue des recettes de la régie en 1954.

Nous nous demandons d'où pourrait provenir cette augmentation opérée par le Gouvernement sinon d'une majoration des tarifs, puisque le nombre des voyageurs transportés ne cesse de diminuer en moyenne chaque année depuis 1948.

Le rapporteur mentionne, du reste, dans son rapport, qu'un déficit de 1.565 millions de francs est prévu pour l'exercice 1954 de la régie autonome et laisse entendre que, dans ces conditions, cette régie devra réaliser des économies d'un montant correspondant — ce qui n'est pas possible — ou majorer les tarifs, puisque la loi l'oblige à équilibrer son budget.

Nous nous rappelons, d'ailleurs, que, dans le moment même où les travailleurs de la régie luttaient, par la grève, pour l'abrogation des décrets-lois et la défense des revendications, que les gouvernements successifs, depuis que M. Pinay a été ministre des travaux publics, ont refusé de satisfaire, le Gouvernement avait déjà laissé prévoir une majoration des tarifs des transports.

Nous pensons qu'il existe d'autres moyens de résorber le déficit que d'augmenter les tarifs.

Par exemple, la preuve est administrée depuis longtemps que chaque fois que les tarifs des transports parisiens sont majorés, il en résulte une réduction du nombre des voyageurs transportés, d'où réduction des recettes et aggravation du déficit.

Nous estimons donc qu'il vaudrait beaucoup mieux, pour les gouvernements, reconnaître le caractère de service public de la régie autonome des transports parisiens et l'aider davantage, y compris par le relèvement des pourcentages des subventions d'Etat et des collectivités publiques et en accordant à la régie la possibilité d'équilibrer son budget notamment en cessant d'en faire un collecteur d'impôts, en lui fournissant l'électricité au tarif préférentiel qui est en usage pour les trusts.

Nous pensons aussi qu'il serait bon de faire rembourser à la régie autonome des transports parisiens la totalité du montant des sommes représentant la charge des réductions de tarifs qui lui sont imposées.

Elle parviendrait ainsi à trouver les crédits nécessaires à l'équilibre de son budget, sans le faire au détriment du personnel et des usagers.

Nous voudrions, monsieur le ministre, connaître exactement vos intentions à cet égard. Allez-vous, tandis que vous venez, il y a quelques instants, de refuser de fixer le salaire minimum interprofessionnel garanti à 23.000 francs, imposer maintenant aux travailleurs parisiens une nouvelle augmentation des tarifs de transport ?

Telle est la question que je vous pose.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement de Mlle Marzin.

Mlle Madeleine Marzin. Je ne demandais pas un vote, monsieur le président, mais seulement une réponse de M. le ministre.

M. le président. Je ne peux l'obliger à vous répondre.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement a épuisé son temps de parole. Nous étudierons la question.

Mlle Madeleine Marzin. Je remarque que vous ne démentez pas qu'il y aura prochainement une augmentation des tarifs du métropolitain.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, mademoiselle Marzin ?

Mlle Madeleine Marzin. Dans ces conditions, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 45-45 au chiffre de 3 milliards de francs.

(*Le chapitre 45-45, mis aux voix, est adopté.*)

8e partie. — Dépenses rattachées à des services antérieurs.

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices non frappées de déchéance (interventions publiques). — (Mémoire.)

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques). — (Mémoire.)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 1er avec les chiffres résultant du vote de l'état A.

« Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1954, des crédits s'élevant à la somme de 197.811.653.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent:

« A concurrence de 53.905.207.000 francs, au titre III : « moyens des services »;

« Et, à concurrence de 143.906.446.000 francs, au titre IV: « interventions publiques »,

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état A annexé à la présente loi. »

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Nous avons eu déjà l'occasion de parler des personnels agents de travaux et conducteurs de chantiers. Je viens de prendre connaissance d'un décret publié au *Journal officiel* du vendredi 11 décembre qui modifie pour certaines catégories, à partir du 1ᵉʳ octobre, le classement indiciaire.

Mon étonnement a été particulièrement grand de voir que les catégories dont je parle ne sont pas comprises dans ce décret.

Aussi, sans plus insister, ayant déjà défendu ces personnels, nous vous demandons, monsieur le ministre, de confirmer votre intention de leur donner satisfaction.

J'ai attiré votre attention sur les dangers que vous risquez de rencontrer cet hiver du fait du mécontentement de ces personnels. D'après les renseignements que je viens de recueillir, le décret qui a paru hier accroît ce mécontentement.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il s'agit, dans ce décret, des indices qui datent de mai dernier et qui avaient été acceptés par les services de la fonction publique.

M. René Penoy. Monsieur le ministre, les conducteurs de chantiers et les agents de travaux ne sont pas compris dans cette mesure.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je prends note de votre observation.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1ᵉʳ.

(*L'article 1ᵉʳ, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 2.*]

M. le président. L'article 2 est réservé jusqu'au vote de l'état B.

Je donne lecture de l'état B:

ETAT B

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

3ᵉ partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 53-20. — Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations:

« Autorisation de programme, 3.800 millions de francs;

« Crédit de payement, 6.109 millions de francs. »

M. Pflimlin a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, l'autorisation de programme inscrite à ce chapitre.

La parole est à M. Penoy pour soutenir cet amendement.

M. René Penoy. M. Pflimlin, souffrant, m'a demandé de soutenir son amendement, qui a pour objet de marquer la volonté de l'Assemblée nationale de voir: premièrement, augmenter les crédits affectés à la construction et à la réparation des routes et ponts; deuxièmement, affecter, par priorité, les crédits disponibles à la construction des ponts situés sur un itinéraire à grand trafic.

Mon intervention à propos d'une motion préjudicielle déposée au cours de la discussion de ce budget avait précisément pour objet d'appeler l'attention sur ces deux points. Je n'insiste pas puisque la question a été débattue. Je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Rosenblatt a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, l'autorisation de programme inscrite à ce chapitre.

La parole est à M. Mouton pour soutenir cet amendement.

M. Adrien Mouton. Nous demandons au Gouvernement les crédits nécessaires à la reconstruction du pont Vauban, à Strasbourg.

Le pont Vauban, détruit pendant la guerre, est une construction provisoire en bois située sur une voie internationale. Il présente un danger public. Les réparations du pont provisoire ont coûté 20 millions de francs en 1952.

Dans sa séance du 2 novembre 1953, le conseil municipal de Strasbourg a adopté le vœu suivant:

« Le conseil, sur la proposition des commissions principales, considérant qu'en raison du danger d'écroulement consécutif à son état de délabrement, le pont Vauban provisoire, construit en 1940, a dû être interdit à toute circulation, qu'ainsi le trafic local et international se trouve privé d'une des deux seules grandes voies de circulation reliant le centre avec l'Est de la ville, demande, avec insistance qu'un effort financier particulier soit fait et que les crédits nécessaires soient immédiatement libérés et mis à la disposition de la direction des ponts et chaussées de Strasbourg, afin que, dans le délai le plus rapproché possible, le pont Vauban puisse être reconstruit définitivement et que le trafic local et international empruntant ce pont puisse reprendre au plus vite. »

Tel est l'objet de l'amendement de M. Rosenblatt.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Rosenblatt.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Mouton a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, l'autorisation de programme inscrite au chapitre 53-20.

La parole est à M. Mouton.

M. Adrien Mouton. Mesdames, messieurs, lors des bombardements d'août 1944, le pont ferroviaire dit pont de Lunel, à Arles, fut totalement détruit.

Le trafic ferroviaire qui, auparavant, s'effectuait à la Camargue par Arles, s'effectue actuellement par Lunel; ce qui oblige à un parcours supplémentaire de 76 kilomètres.

La S. N. C. F. aurait l'intention de ne pas reconstruire ce pont et aurait fait des propositions dans ce sens à l'administration supérieure des travaux publics, direction des chemins de fer.

L'importance considérable de la production rizicole en Camargue a accru la valeur de cette région. La non-reconstruction du pont ferroviaire d'Arles serait un lourd handicap pour tous les producteurs agricoles et industriels de la Camargue.

Elle aurait une répercussion désastreuse sur la compagnie des chemins de fer de la Camargue dont l'exploitation est déjà déficitaire.

Enfin, pour une grande partie de la commune d'Arles, le prix de revient des matières premières et des marchandises serait augmenté, ce qui aurait des répercussions sur l'industrie et le commerce utilisant la gare de Trinquetaille comme gare de réception ou de transit.

L'utilité du pont ferroviaire sur le Rhône à Arles, étant incontestable, comme le souligne le vote unanime du conseil municipal, il y a donc lieu de procéder le plus rapidement possible à la reconstruction de cet ouvrage.

J'aimerais que M. le ministre des travaux publics puisse prendre un engagement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Mouton.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 53-20 au nouveau chiffre de 3.799.998.000 francs, résultant des amendements qui ont été adoptés, pour l'autorisation de programme et au chiffre de 6.109.000.000 de francs pour le crédit de payement.

(*Le chapitre 53-20, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 53-30. — Voies de navigation intérieure. — Equipement:

« Autorisation de programme, 2 milliards de francs;

« Crédit de payement, 2.220 millions de francs »:

M. Pflimlin a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, l'autorisation de programme inscrite à ce chapitre.

La parole est à M. Penoy pour soutenir cet amendement.

M. René Penoy. Cet amendement a pour objet de marquer la volonté de l'Assemblée nationale de voir:

1° Présenter d'urgence au Parlement les lois programmes d'investissements prévues par l'article 2, paragraphe 3°, de la loi du 10 avril 1952, relative à la ratification du traité instituant une communauté européenne du charbon et de l'acier;

2° Mettre en application la loi du 9 avril 1953, augmentant, par la perception de taxes sur les transports par navigation intérieure, les dotations de l'Etat à l'amélioration et à la modernisation des voies navigables.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. L'amendement de M. Pflimlin fait référence à la loi du 10 avril 1952 au sujet de laquelle des contestations s'élèvent sur le sens réel des engagement d'exécution ou d'études pris pour le canal de la Moselle.

Je marque au passage que la commission des moyens de communication n'a jamais été saisie de ce problème. Une fois encore, je souligne que des travaux de cette importance ne sont pas inscrits dans un plan d'ensemble de coordination des investissements.

M. Robert Bichet. La loi ne parle pas de cela. Elle invite le Gouvernement à entreprendre des négociations. Le Gouvernement ne peut pas faire davantage.

M. le rapporteur pour avis. Il s'agit de la ratification du traité. On le considère à l'heure actuelle — M. le ministre l'a répété ce matin — comme l'engagement de l'exécution et non pas de l'étude du programme.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il n'y a pas encore de projet.

M. le rapporteur pour avis. En ce qui concerne le deuxième point, j'ai posé la même question. M. le ministre a confirmé que la loi du 9 avril 1953 était d'une application difficile pour les raisons qui ont été développées.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Pflimlin.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 53-30 au nouveau chiffre de 1.999.999.000 francs, résultant de l'amendement de M. Pflimlin, pour l'autorisation de programme et au chiffre de 2.220 millions de francs pour le crédit de payement.

(*Le chapitre 53-30, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 53-32. — Travaux de défense contre les eaux:

« Autorisation de programme, 100 millions de francs;

« Crédit de payement, 294 millions de francs. »

M. Barthélemy a déposé un amendement tendant à réduire de mille francs, à titre indicatif, l'autorisation de programme inscrite à ce chapitre.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Les crédits inscrits au chapitre de la défense contre les eaux sont proprement dérisoires: 100 millions d'autorisations de programme sont demandés pour 1954! Ils sont à peine à la mesure des besoins d'un petit département.

Par exemple, plusieurs cantons du département du Jura sont périodiquement ravagés par les crues du Doubs et de la Saône qui y causent des dégâts se chiffrant par plusieurs centaines de millions.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je vous remercie pour Port-Lesney! (*Sourires.*)

M. André Barthélemy. Vous voulez donc bien faire un effort, monsieur le ministre.

Au printemps de cette année, le sinistre a atteint une ampleur considérable. Tout laisse augurer dans ce domaine une menace qui va sans cesse en s'aggravant, du fait du caractère torrentiel de la Loue et de l'exhaussement de son lit par l'apport incessant de graviers et de matériaux d'érosion.

En divers endroits, la route nationale de Paris à Genève est sérieusement menacée.

De grands travaux de déblaiement, d'approfondissement, de rectification et d'endiguement s'imposent tout au long du cours de cette rivière et dans la zone de confluence avec le Doubs. Leur coût dépasse les possibilités financières du département.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. L'Etat y contribue largement.

M. André Barthélemy. D'autre part, il serait nécessaire de prévoir à ce budget des crédits exceptionnels comme cela a été fait déjà pour l'Isère, le Drac et la Romanche. Ce sera moins coûteux que le payement d'insuffisantes indemnités pour la réparation des dommages causés par une catastrophe que tout laisse prévoir aux riverains de la basse Loue et du Doubs.

On pourrait citer des cas similaires dans de nombreux autres départements. Il est donc bien évident que le crédit proposé pour la défense contre les eaux est notoirement insuffisant.

C'est pourquoi l'Assemblée votera l'amendement indicatif que je lui propose et qui aura certainement l'agrément du ministre des finances, lequel représente un des cantons intéressés.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Barthélemy.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Que j'accepte. (*Sourires.*)

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 53-32 au chiffre de 99.999.000 francs, pour l'autorisation de programme, résultant de l'adoption de l'amendement, et de 294 millions de francs pour le crédit de payement.

(*Le chapitre 53-32, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 53-34. — Ports de commerce. — Equipement:

« Autorisation de programme, 4 milliards de francs;

« Crédit de payement, 7.222.500.000 francs. »

M. Michaud a déposé, sur ce chapitre, un amendement tendant à réduire de 1.000 F, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Penoy, pour défendre cet amendement.

M. René Penoy. Mon collègue, M. Louis Michaud, actuellement absent, m'a demandé de présenter quelques observations sur ce chapitre 53-34 et sur le chapitre suivant.

Vous me permettrez, monsieur le président, de n'intervenir qu'une fois pour gagner du temps. Il s'agit des travaux d'équipement des ports de commerce et des ports de pêche.

Je me vois dans la pénible obligation de vous dire, monsieur le ministre, la profonde déception de mon collègue devant les propositions du Gouvernement concernant les travaux. Comment ne pas être stupéfait en constatant que, pour les ports de commerce, les crédits de payement pour les opérations nouvelles se chiffrent seulement à 137 millions de francs ?

Je sais bien que vous pourrez me répondre, monsieur le ministre, que vous avez inscrit 4 milliards de francs au titre d'autorisations de programme, mais que représente ce chiffre au regard des travaux indispensables qu'il faut réaliser de toute urgence ?

Ils ne représentent rien.

En face de cette indigence des crédits, je voudrais vous demander quand seront terminés les travaux de reconstruction de nos ports sinistrés et, plus particulièrement, les travaux indispensables à l'activité des petits ports. Il serait injuste de méconnaître les efforts poursuivis dans quelques-uns de nos grands ports de commerce, mais un tel effort est loin d'avoir été fait pour les petits ports.

Que dire aussi des ports de pêche qui font figure de parents pauvres ?

Oui ou non, sera-t-il permis un jour de reconstruire les portes de l'écluse du bassin à flot du port des Sables-d'Olonne ?

Oui ou non, sera-t-il permis un jour de reconstruire la jetée de la Garenne au port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie où chaque jour les bateaux de pêche risquent de se briser sur les morceaux de digues égrenés en chapelet au bord du chenal d'entrée ?

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous me donniez, dans votre réponse, la date, même approximative, à laquelle vous envisagerez la réalisation de ces travaux.

Les populations maritimes sont profondément déçues d'être toujours délaissées.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. La question sera examinée.

M. le président. La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Ce chapitre, si pauvrement doté, montre à quel point le Gouvernement se désintéresse de nos ports de pêche.

Cent seize millions d'autorisations de programme pour l'ensemble du littoral, n'est-ce pas une dérision ?

Non seulement ce chiffre est absolument sans rapport avec les besoins, mais il vise uniquement les travaux de reconstruction sauf, semble-t-il, en ce qui concerne Boulogne.

Ainsi, pas un chantier nouveau ne sera ouvert l'an prochain dans nos ports de pêche alors qu'il y a tant à faire.

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, d'abord, comment seront répartis les 116 millions d'autorisations de programme: quelle sera la part du port de Boulogne, quelle sera celle des ports finistériens ?

En second lieu, quels sont les ports finistériens visés par l'article ?

Certains d'entre eux, le port de Lesconil, par exemple, attendent depuis trois ans la reconstitution d'ouvrages détruits par les tempêtes.

Est-ce que ce port figure dans la liste ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Michaud.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Mazier a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit relatif à l'autorisation de programme du chapitre 53-34.

La parole est à M. Mazier.

M. Antoine Mazier. Monsieur le ministre, vous ne serez pas surpris, en votre qualité d'ancien secrétaire d'Etat à la marine marchande et en votre qualité de maire de Rouen, que nous soyons plusieurs à nous faire ici l'écho de l'inquiétude de ceux qui s'intéressent à l'avenir de nos ports, en présence des propositions vraiment insuffisantes — comme l'ont souligné nos collègues — qui nous sont faites.

Je note dans le rapport de M. Benard que la reconstruction de nos ports est bien loin d'être terminée, puisqu'on compte qu'à la fin de 1954 il restera encore 48 milliards de francs de travaux à exécuter et que, d'autre part, le second plan de modernisation et d'équipement prévoit 21 milliards de francs pour ces travaux.

Il est bien évident que les autorisations de programme inscrites au budget, qui se montent seulement à 4 milliards de francs, sont tout à fait insuffisantes pour réaliser un programme — c'est M. le rapporteur qui le dit — qui lui-même est déjà calculé avec trop de parcimonie.

Intervenant après plusieurs collègues sur ce chapitre, je n'insisterai pas longuement sur les inconvénients que cette situa-

tion présente pour l'activité maritime de notre pays, mais vous savez que, plus encore que d'autres, celle-ci se trouve en concurrence directe avec l'étranger. Il est évident que si nos ports n'ont pas une capacité d'accueil suffisante ni les installations nécessaires, les bateaux les fuiront — les Havrais en savent quelque chose — pour aller vers Anvers, Rotterdam et à Gênes au lieu de Marseille.

C'est là une politique qui nous inquiète beaucoup.

Il est bien évident que nous avons quelque raison d'être inquiets lorsque nous constatons que vous avez inscrit une somme de 137 millions de francs en crédit de payement pour les opérations nouvelles en 1954.

Pour éviter de reprendre à nouveau la parole, je signale qu'il en est de même en ce qui concerne les ports de pêche pour lesquels les crédits inscrits sont encore plus dérisoires.

Il est aussi regrettable que le fascicule budgétaire ne nous permette que difficilement de savoir comment seront exactement employés ces fonds.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ce n'est pas l'Assemblée qui gère les crédits!

M. Antoine Mazier. Il n'y a pas seulement, dans notre pays, de grands ports comme ceux de la Basse-Seine, de la Loire ou de Marseille. Il existe aussi, sur tout le littoral, une poussière de petits ports qui entretiennent une activité utile à la vie du pays.

Il serait bon que, dans la répartition de ces fonds, vous songiez parfois à ces petits ports du littoral.

Je vois, dans l'insuffisance des crédits, une espèce d'indifférence du Gouvernement à l'égard des problèmes que pose l'activité maritime de notre pays, commandée par une vocation géographique que, dans les milieux gouvernementaux, on semble ignorer depuis plusieurs années.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne peux pas laisser dire que le Gouvernement se désintéresse des ports.

Vous avez parlé d'indifférence, monsieur Mazier. Il faudrait plutôt parler d'indigence.

M. le président. Monsieur Mazier, maintenez-vous votre amendement ?

M. Antoine Mazier. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Mazier.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 53-34 au nouveau chiffre de 3.999.998.000 francs pour l'autorisation de programme, résultant de l'adoption des amendements de M. Michaud et de M. Mazier, et au chiffre de 7.222.500.000 francs pour le crédit de payement.

(*Le chapitre 53-34, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.*)

« Chap. 53-36. — Ports de pêche. — Equipement:

« Autorisation de programme, 116 millions de francs;

« Crédit de payement, 294 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 53-38. — Etablissements de signalisation maritime:

« Autorisation de programme, 847 millions de francs;

« Crédit de payement, 815 millions de francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Logement et urbanisme.

« Chap. 55-90. — Participation aux travaux d'urbanisme dans les villes sinistrées:

« Crédit de payement, 1.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Equipements administratif et divers.

« Chap. 57-50. — Institut géographique national. — Equipement;

« Autorisation de programme, 1.330 millions de francs;

« Crédit de payement, 495 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 57-90. — Services des travaux publics et des transports. — Equipement en immeubles pour les bureaux:

« Autorisation de programme, 300 millions de francs;

« Crédit de payement, 203 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance:

« Crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Investissements hors de la métropole.

« Chap. 58-30. — Etablissements de signalisation maritime. — Equipement dans les territoires d'outre-mer:

« Autorisation de programme, 453 millions de francs;

« Crédit de payement, 298.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

A. — SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS

3e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 63-90. — Subventions d'équipement pour travaux divers:

« Crédit de payement, 186.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Equipement administratif et divers.

« Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance:

« Crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

TITRE VII. — RÉPARATIONS DES DOMMAGES DE GUERRE

3e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 73-41. — Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général:

« Crédit de payement, 10.920 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 2, avec les chiffres résultant du vote de l'état B:

« Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1954, des crédits s'élevant à la somme totale de 29.059 millions de francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme totale de 12.945.994.000 francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent:

« Au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 17.952.500.000 francs pour les crédits de payement et de 12.945.994.000 francs pour les autorisations de programme.

« Au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 186.500.000 francs pour les crédits de payement;

« Et au titre VII: « Réparation des dommages de guerre », à concurrence de 10.920 millions de francs pour les crédits de payement.

« Conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi. »

Sur l'article, la parole est à M. Cayeux.

M. Jean Cayeux. Monsieur le ministre, tout à l'heure, une de nos collègues a appelé votre attention sur le projet de réalisation de l'autoroute du Sud.

Je ne nie pas la nécessité d'amener vers Paris un certain nombre de grandes voies qui permettront une circulation accélérée et un accès plus facile.

Je ne voudrais pas, comme un collègue l'a proposé, vous demander de renoncer à la construction de cette autoroute. Au contraire, je tiens à en souligner l'utilité et la nécessité.

Mais rendez-vous compte, monsieur le ministre, de ce que serait l'éclatement de cette autoroute place Denfert-Rochereau, ainsi que le projet en a été forgé.

Nous connaissons les difficultés, chaque jour accrues, de la circulation dans Paris. Si la réalisation de l'autoroute — l'expropriation des terrains nécessaires ayant déjà été réalisée jusqu'à Gentilly — se poursuivait selon les plans initiaux, il y aurait non point dégagement de notre capitale, mais, au contraire encombrement supplémentaire.

Dans les projets que vos services ont élaborés figure la réalisation d'un second boulevard extérieur.

Je me permets d'insister auprès de vous, monsieur le ministre, pour que le projet initial de vos services soit revu et pour que le départ et l'éclatement de l'autoroute du Sud soient effectivement réalisés à partir de et sur la deuxième série de boulevards extérieurs.

J'ajoute que j'ai été assez étonné d'apprendre que vos services avaient déjà poussé fort loin leurs travaux, sans même que le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine eussent été appelés à émettre leur avis.

Paris doit être traité à cet égard comme le serait toute autre ville de France. Le pouvoir, sinon de décider, du moins de donner un avis motivé, un avis presque impérieux — je ne dis point impératif — doit appartenir aux assemblées municipales et départementales.

Je suis convaincu, monsieur le ministre, que vous recueillerez et retiendrez de tels avis avant toute décision définitive, et qu'à tout le moins vous éviterez l'éclatement de l'autoroute

place Denfert-Rochereau, ce qui sacrifierait l'avenue du Parc-Montsouris, dont je n'ai pas à vous vanter les mérites.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai déjà répondu à ce sujet cet après-midi.

M. Jean Cayeux. Oui, monsieur le ministre. Mais, il y a un instant, vous conversiez avec M. le ministre des finances — ce que je comprends parfaitement — au moment précis où je soulignais que mon intervention, à l'inverse de celle que vous avez écoutée tout à l'heure, n'avait pas pour objet de m'insurger contre le projet de construction de l'autoroute du Sud.

J'ai surtout voulu appeler votre attention sur les modalités de la réalisation et sur la nécessité de consulter, avant toute décision définitive, les assemblées municipales et départementales

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. D'accord.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Peytel a déposé un amendement qui tend à insérer, après l'article 2, l'article suivant:

« Sont abrogés à partir du 31 décembre 1953:

« *a*) Le premier alinéa de l'article 8 de la loi de finances n° 52-401 du 14 avril 1952;

« *b*) L'article 17 de la loi n° 52-1402 du 30 décembre 1952 portant ouverture de crédits provisoires applicables au mois de janvier 1953;

« *c*) Le paragraphe IV de l'article 3 de la loi n° 53-511 du 11 juillet 1953 portant redressement économique et financier ».

La parole est à M. Peytel.

M. Michel Peytel. Cet article, qui s'intercalerait entre l'article 2 et l'article 3, lequel a trait au fonds d'investissement routier, tend à rétablir les principes initiaux qui ont présidé à la création de ce fonds.

En effet, par surprise, l'année dernière, ont été abrogés certains éléments de la loi qui a créé le fonds d'investissement routier.

L'objet pur et simple de mon texte est donc d'en revenir à la situation initiale tout en maintenant, pour l'année 1954, les chiffres proposés par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En l'absence de M. le ministre des finances, je suis obligé de m'opposer à l'article additionnel proposé par M. Peytel.

M. le rapporteur. M. le ministre des travaux publics oppose, sans doute, l'article 48 du règlement à l'amendement de M. Peytel ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement invoque l'article 68 du règlement, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur. Le paragraphe *c* de cet amendement est le seul qui puisse augmenter une dépense. L'article 68, à mon avis, ne peut pas, non plus, être opposé au texte de M. Peytel car celui-ci a trait au fonds routier, qui est partie du budget des travaux publics.

Je crois que l'Assemblée peut, sans aucune difficulté, adopter l'article additionnel présenté par M. Peytel, en retranchant, toutefois, le paragraphe *c* qui, lui, porte augmentation de dépenses.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques qui va, sans doute, donner quelques précisions à l'Assemblée. (*Sourires.*)

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'invoque, en effet, l'article 68 du règlement contre l'article additionnel présenté par M. Peytel.

Il est évident que cet article additionnel ne tend ni à « supprimer » ni à « réduire » une dépense. Je ne vois pas non plus qu'il ait pour objet de « créer » ou d'« accroître » une recette.

Alors, je ne vois pas en quoi...

M. le rapporteur. Je demande que l'Assemblée soit appelée à se prononcer sur l'article additionnel de M. Peytel, dont le paragraphe *c* pourrait être supprimé.

M. Michel Peytel. Je suis d'accord pour retirer de mon amendement le paragraphe *c*.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Soit, mais restent les deux autres paragraphes qui constituent encore un « article additionnel ».

Or, aux termes mêmes de l'article 68 du règlement, un article additionnel n'est recevable que s'il « accroît » les recettes ou « réduit » les dépenses.

Je demande à M. le rapporteur en quoi les deux paragraphes qui subsistent accroissent les recettes ou diminuent les dépenses.

M. le rapporteur. Le rapporteur de la commission des finances ne peut donner son avis que sur l'application de l'article 48 du règlement.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. L'article 68 du règlement traite de la recevabilité, qui est à la discrétion du président de l'Assemblée.

Nous sommes en présence d'une évidence.

Par ailleurs, M. le rapporteur spécial n'a pu affirmer que le texte accroît les recettes ou diminue les dépenses.

M. le président. La commission des finances doit être consultée.

M. le rapporteur. La commission des finances est consultée sur l'applicabilité de l'article 48 du règlement lorsqu'il y a contestation sur une augmentation éventuelle de dépenses.

Le paragraphe *c*, je le reconnais très volontiers, entraîne une augmentation de dépenses.

M. Michel Peytel. C'est entendu, mais ce paragraphe est retiré.

M. le rapporteur. Il reste que la commission des finances n'est jamais consultée sur l'application de l'article 68 du règlement.

M. le président. Cette question s'est déjà posée lors d'une séance récente et j'ai eu l'occasion de préciser que l'article 48 a une portée générale tandis que l'article 68 ne vise que les articles additionnels.

Toutefois, cette différence laisse subsister la nécessité pour le président de s'en référer à la commission des finances.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Monsieur le président, j'ai posé à la commission des finances la question de savoir si l'article additionnel déposé par M. Peytel avait pour objet d'accroître les recettes ou de diminuer les dépenses.

M. le rapporteur n'a pas pu me répondre affirmativement.

Dans ces conditions, l'article 68 est applicable de droit.

D'ailleurs, M. le rapporteur général étant présent, la question pourrait lui être posée.

M. Charles Barangé, *rapporteur général.* Tout ce que je puis dire, c'est que l'article 48 du règlement pourrait s'appliquer au paragraphe *c* de l'amendement en discussion.

M. Michel Peytel. Ce paragraphe est retiré.

M. le rapporteur général. Il ne semble pas, alors, que l'article 48 puisse être opposé.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Monsieur le rapporteur général, j'ai opposé à l'amendement l'article 68 du règlement qui dispose que « ...aucun article additionnel ne peut... être présenté, sauf s'il tend à supprimer ou à réduire une dépense, à créer ou à accroître une recette ou à assurer le contrôle des dépenses publiques ».

Aucune de ces conditions n'étant remplie, l'article 68 est donc applicable.

M. le rapporteur général. Sauf la dernière, monsieur le ministre.

Les dispositions prévues conduisent quand même à assurer, dans une certaine mesure, le contrôle des dépenses publiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je ne vois pas en quoi ce contrôle pourrait être assuré par le texte de M. Peytel. Il modifie seulement un pourcentage. Il ne porte pas sur les dispositions relatives au contrôle et à la gestion même du fonds routier.

M. le rapporteur général. Dans une affaire comme celle-ci — applicabilité de l'article 68 du règlement — j'ai dit, lors d'une séance précédente, que la commission des finances ne pouvait pas donner un avis déterminant.

Puisqu'il peut y avoir entre le rapporteur spécial et le rapporteur général, sinon des divergences, du moins des nuances d'appréciation, la commission des finances, à son grand regret, se doit de déclarer qu'elle est dans l'impossibilité d'émettre un avis sur l'applicabilité de l'article 68 du règlement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Dans ces conditions, j'insiste auprès de M. Peytel pour qu'il retire son amendement.

En effet, toute question de règlement mise à part, je ne pourrais en aucun cas, en toute conscience, accepter un texte pareil car il revient à dire qu'on fera, l'année prochaine, ce que le règlement nous empêcherait de faire cette année, c'est-à-dire accroître les prélèvements et diminuer les recettes.

Aucun ministre des finances digne de ce nom ne pourrait accepter d'hypothéquer un budget futur et ce serait malhonnête de ma part de l'accepter.

Je ne puis en aucun cas admettre un tel article.

Je demande donc instamment à M. Peytel de répondre à l'esprit de conciliation dont le Gouvernement a fait preuve, de faciliter ma tâche. Il en connaît les difficultés. Je pense qu'il voudra bien ne pas insister sur son amendement puisqu'il a un an pour le faire adopter.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Peytel.

M. Michel Peytel. Je le maintiens, monsieur le président.

M. le président. Dans ce cas, je propose à l'Assemblée de disjoindre l'amendement de M. Peytel et de le renvoyer à la commission des finances.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. D'accord, monsieur le président.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

L'amendement est disjoint et renvoyé à la commission des finances.

[*Articles 3 et 3 bis.*]

M. le président. « Art. 3. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1954, un crédit de 17.850.000.000 de francs et une autorisation de programme de 25 milliards de francs.

« Ce crédit et cette autorisation de programme s'appliquent au chapitre 85-21 du fonds spécial d'investissement routier (réseau national) » du titre VIII: « dépenses effectuées sur ressources affectées ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(*L'article 3, mis aux voix, est adopté.*)

« Art. 3 *bis*. — Le prélèvement effectué au profit du fonds spécial d'investissement routier sur le produit des taxes intérieures sur les carburants routiers est fixé exceptionnellement, pour l'exercice 1954, à 14 p. 100, dont:

« 10 p. 100 au profit du réseau national;

« 2 p. 100 au profit du réseau départemental;

« 2 p. 100 au profit du réseau vicinal. » — (*Adopté.*)

[*Article 3 ter.*]

M. le président. L'article 3 *ter* a été disjoint par la commission.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je m'en excuse auprès de la commission, mais le Gouvernement demande le rétablissement de l'article 3 *ter*.

Je me trouve, en effet, devant la situation suivante:

D'une part, le crédit de 16.200 millions de francs apparaissait déjà techniquement insuffisant pour assurer l'entretien des routes nationales; *a fortiori* en est-il ainsi pour celui qui demeure, c'est-à-dire 14.800 millions.

D'autre part, il est manifeste que le Parlement a créé un fonds d'investissement routier en vue d'améliorer l'infrastructure routière et non pour suppléer une insuffisance de crédits d'entretien.

Dans ces conditions, le ministre est placé devant ce dilemme: soit ralentir encore le rythme déjà insuffisant de la modernisation du réseau routier, soit de laisser péricliter une part du réseau des routes nationales, faute d'entretien.

Vous savez que le rythme de renouvellement des goudronnages est inférieur de moitié à ce qu'il devrait être. Même dans l'hypothèse initiale d'un crédit de 16.200 millions, les travaux de consolidation pourtant indispensables seraient ajournés au détriment de la sécurité de la route.

Dans ces conditions — et je le répète — quoi qu'il m'en coûte de porter atteinte au principe du fonds d'investissement routier, je vous demande de maintenir la faculté d'opérer pour cette année, mais pour cette année seulement, le prélèvement exceptionnel prévu dans la première lettre rectificative et dans la limite extrême de 1.600 millions, étant entendu que son caractère est exceptionnel et qu'il sera inscrit dans la loi.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Mes chers collègues, il n'est pas possible que la commission des moyens de communication et du tourisme accepte la proposition de M. le ministre des travaux publics.

Il y a, d'une part, le fonds d'investissement routier auquel nous tenons beaucoup et qui concerne des travaux de nature tout à fait particulière dont la nécessité ne fait de doute pour personne et il y a, d'autre part, les travaux d'entretien.

Nous avons obtenu à la commission des finances le rétablissement du premier crédit du fonds d'investissement routier, c'est-à-dire la sauvegarde d'un principe qui nous est particulièrement cher. Je rappelle que la motion préjudicielle déposée au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme avait été motivée en particulier par ce fonds d'investissement routier. Nous resterons par conséquent intransigeants sur ce point.

En ce qui concerne les crédits d'entretien, nous déplorons qu'ils soient effectivement aussi insuffisants. Ils atteignent actuellement dans le budget dont nous discutons à peine 40 p. 100 des besoins. Nous l'avons signalé et, là encore, le Gouvernement n'a pas entendu notre appel. Nous disons très franchement, mais très nettement: la France a eu un très beau réseau routier, il est peut-être le premier du monde par la densité, mais il est loin de l'être par la qualité.

Mais ce n'est pas parce que nous n'avons pas suffisamment de crédits d'entretien qu'il faut démolir une œuvre qui a déjà fait ses preuves et qui est indispensable à la vie du pays.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je ne vois pas, du reste, comment M. le ministre des travaux publics peut, à l'heure actuelle, transférer un crédit de 1.600 millions de francs à un chapitre que nous avons voté.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il ne s'agit pas de transfert, monsieur le rapporteur, mais d'une disposition qui donne une possibilité de prélèvement sur le fonds d'investissement routier.

M. le rapporteur. Où l'inscrivez-vous ?

M. le ministre des travaux publics. A l'article 3 *ter*, qui a été disjoint, et dont je demande le rétablissement.

M. le rapporteur. Les articles de loi doivent se traduire par un état annexé au budget.

Je voudrais savoir à quelle ligne vous allez inscrire ce crédit.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ce n'est pas nécessaire, du point de vue de la technique financière, monsieur le rapporteur. On peut toujours affecter une somme à un poste budgétaire.

M. le rapporteur. Puisque le problème précédent a été renvoyé à la commission des finances, il serait peut-être nécessaire de lui renvoyer également celui-ci car il me semble voir là une novation.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de renvoi à la commission.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi est ordonné.

La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) pour l'exercice 1954 (nos 6767, 7122, 7162, 7364, 7453. — M. François Benard, rapporteur);

Discussion du projet de loi et de la lettre rectificative au projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1954 (nos 7312, 7393, 7404. — M. Charles Barangé, rapporteur général);

Discussion du projet de loi de finances pour l'exercice 1954 (nos 6748 et annexe, 7270. — M. Charles Barangé, rapporteur général):

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,

MARCEL M. LAURENT.

2e LEGISLATURE

SESSION DE 1953 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 212e SEANCE

3e Séance du samedi 12 décembre 1953.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 6605).

2. — Communication de M. le président de l'Assemblée de l'Union française (p. 6605).

3. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1954. — Travaux publics, transports et tourisme. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6605).

Art. 3 ter (*suite*).

MM. Chastellain, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Edgar Faure, ministre des finances et des affaires économiques; Benard, rapporteur.

L'article demeure disjoint.

Art. 4 et état C. — Adoption.

Art. 5 et 6. — Adoption.

Art. 7.

Amendement de M. Signor: MM. Marcel Noël, le ministre des finances, le rapporteur. — Disjonction.

Adoption de l'article.

Art. 8. — Réservé.

Etat D.

Amendement de M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication: MM. Sibué, rapporteur pour avis; le ministre des finances. — Retrait.

Adoption de l'état D et de l'article.

Art. 8 bis (nouveau).

Amendement de MM. Bichet et Penoy tendant à une nouvelle rédaction de l'article: MM. le ministre des finances, le rapporteur.

Amendement de M. Sibué: MM. Louis Sibué, le ministre des finances, Penoy.

Adoption de l'amendement de MM. Bichet et Penoy, auquel se rallie M. Sibué.

Art. 9. — Adoption.

Art. 10.

MM. Dronne, le ministre des finances.

MM. Peytel, le rapporteur.

Adoption de l'article modifié.

Amendements tendant à insérer des articles additionnels:

Amendement de M. Pierrard: MM. Barthélemy, le ministre des finances. — Rejet.

Amendement de MM. Marcel Noël, Sibué, Penoy: MM. Marcel Noël, le ministre des finances. — Irrecevable.

Amendement de M. Sibué. MM. Regaudie, le ministre des finances. — Irrecevable.

Amendement de Mme Francine Lefebvre: Mme Francine Lefebvre, MM. le ministre des finances, le rapporteur. — Disjonction.

Adoption, au scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

4. — Comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1954. — Discussion d'un projet de loi (p. 6611).

M. Barangé, rapporteur général.

Titre Ier (art. 1er à 8). — Réservé.

Titre II.

Art. 9.

M. Gosnat.

Adoption de l'article.

Art. 10. — Adoption.

Art. 11.

MM. Tourtaud, Thamier, Edgar Faure, ministre des finances et des affaires économiques; le rapporteur général, Ulver, secrétaire d'Etat au budget.

Adoption de l'article.

Art. 12 et 13. — Adoption.

Art. 14. — Réservé.

Art. 15, 16 et 17. — Adoption.

Art. 18.

Demande de disjonction: MM. Marcel David, le ministre des finances, le rapporteur général. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 19: adoption.

Art. 20.

Amendement de M. Minjoz: MM. Marcel David, le rapporteur général, le ministre des finances, Gaubert. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 21.

Amendement de M. Briot: MM. Briot, le ministre des finances. — Retrait

Adoption de l'article.

Art. 22. — Adoption.

Art. 23. — Disjoint par la commission.

Amendement de M. Abelin tendant à rétablir l'article: MM. Abelin, Marcel David, le ministre des finances, le rapporteur général. — Adoption.

Art. 24.

MM. Gosnat, le ministre des finances. — Adoption.

Art. 25 à 29. — Adoption.

Art. 30.

Amendement de M. Charles Benoist: MM. Charles Benoist, Juglas, rapporteur pour avis de la commission des territoires d'outre-mer. — Rejet au scrutin.

Amendement de M. Juglas, au nom de la commission des territoires d'outre-mer: MM. Juglas, rapporteur pour avis; le ministre des finances. — Rejet.

Autre amendement de M. Charles Benoist: MM. Charles Benoist, le ministre des finances. — Rejet au scrutin.

Adoption de l'article.

Art. 31. — Adoption.

Art. 32.

Amendement de M. Juglas, au nom de la commission des territoires d'outre-mer: MM. Juglas, rapporteur pour avis, le ministre des finances. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 33.

Demande de disjonction déposée par Mme Francine Lefebvre, au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale: Mme Francine Lefebvre, MM. Besset, Abelin, le rapporteur général, Mazier, le ministre des finances. — Rejet au scrutin.

M. Antoine Guitton.

Adoption de l'article.

Amendement de M. Girard tendant à insérer un article additionnel: MM. Tourtaud, le ministre des finances. — Irrecevable.

Art. 34 à 40. — Réservés.

Art. 41, 42 et 43. — Adoption.

Art. 44.

Amendement de MM. Catoire et Dorey: MM. Abelin, le ministre des finances, le rapporteur général. — Disjonction.

Adoption de l'article.

Art. 45. — Adoption.

Art. 46.

Amendement de M. Guiguen: MM. Tourtaud, le ministre des finances, le rapporteur général. — Disjonction.

Adoption de l'article.

Art. 47.

Demande de disjonction déposée par M. Gaubert, au nom de la commission de la reconstruction: MM. Gaubert, rapporteur pour avis, le ministre des finances. — Retrait.

Amendement de M. Guiguen: MM. Tourtaud, le ministre des finances. — Rejet.

Adoption de l'article.

Art. 48, 49 et 50. — Adoption.

Art. 51.

Demande de rétablissement du texte du Gouvernement: MM. le ministre des finances, le rapporteur général. — Adoption.

Art. 52, 53 et 53 *bis*. — Adoption.

5. — Règlement de l'ordre du jour (p. 6627).

6. — Renvois pour avis (p. 6627).

7. — Dépôt d'une lettre rectificative (p. 6628).

8. — Dépôt de propositions de loi (p. 6628).

9. — Dépôt de rapports (p. 6628).

10. — Dépôt d'un avis transmis par le Conseil de la République (p. 6628).

11. — Ordre du jour (p. 6628).

PRESIDENCE DE M. FERNAND BOUXOM,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

COMMUNICATION DE M. LE PRESIDENT DE L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée de l'Union française la communication suivante:

« Versailles, le 12 décembre 1953.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que, dans sa séance du 11 décembre 1953, l'Assemblée de l'Union française a procédé à l'élection de son bureau qui se trouve ainsi composé.

« Président: M. Albert Sarraut.

« Vice-présidents: M. Joseph Bégarra, Mme la princesse Tiao Khammao, MM. André Laurent-Eynac, Marcel Léger, Nguyen Trung Vinh, Georges Riond.

« Secrétaires: MM. Ahmadou Ahidjo, Daniel Kemajou, Charles Margueritte, Paul Troisgros, Joseph Fontanet, Belkacem Iba Zizen, Alexandre Michalet, Robert Léon, Pierre Boiteau, Nguyen Huu Thuan.

« Questeurs: MM. Emile Vivier, Louis Delmas, Michel Aubert.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, les assurances de ma très haute considération.

« Signé: ALBERT SARRAUT. »

Acte est donné de cette communication qui sera déposée aux archives.

— 3 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1954

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) pour l'exercice 1954 (nos 6767, 7122, 7162, 7361, 7453).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat:

Groupe républicain radical et radical-socialiste, 16 minutes;

Groupe indépendant paysan, 3 minutes;

Groupe indépendant d'action républicaine et sociale, 10 minutes;

Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et des indépendants de gauche, 7 minutes;

Groupe des indépendants d'outre-mer, 4 minutes;

Groupe des républicains progressistes, 1 minute;

Isolés, 1 minute.

Les commissions des finances et des moyens de communication, le Gouvernement, les groupes socialiste, communiste, du mouvement républicain populaire, de l'union républicaine et d'action sociale et des républicains indépendants ont épuisé leur temps de parole.

[*Article* 3 ter (suite.)]

M. Jacques Chastellain, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur le président, j'informe l'Assemblée nationale que le Gouvernement abandonne l'article 3 *ter*.

M. le président. Le Gouvernement renonce au rétablissement de l'article 3 *ter*.

En conséquence, l'article 3 *ter* demeure disjoint.

M. Edgar Faure, *ministre des finances et des affaires économiques.* Je demanderai, dans ces conditions, que l'article 68 du règlement soit appliqué à l'amendement de M. Peytel. Ainsi, le terrain sera déblayé et nous pourrons poursuivre l'examen des articles.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. François Benard, *rapporteur.* La commission n'a pas d'avis à donner en l'occurrence.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. La question de savoir si l'article 68 du règlement est applicable est, en effet, laissée à l'appréciation du président. L'article 3 *ter* étant abandonné par le Gouvernement, si l'amendement de M. Peytel était déclaré irrecevable, la question serait réglée.

M. le président. Le Gouvernement oppose l'article 68 du règlement. Celui-ci étant applicable, l'amendement de M. Peytel est irrecevable.

Cet après-midi, l'Assemblée a continué l'examen des articles et s'est arrêtée à l'article 4.

[*Articles 4 à 6.*]

M. le président. L'article 4 est réservé jusqu'au vote de l'état C.

Je donne lecture de l'état C:

ETAT C

I. — *Travaux publics, transports et tourisme.*

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations:

« Autorisation proposée, 3.254 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-21.

(*Le chapitre 35-21, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations:

« Autorisation proposée, 851 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations:

« Autorisation proposée, 490 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations:

« Autorisation proposée, 185 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 4 avec les chiffres résultant du vote de l'état C.

« Art. 4. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est autorisé à engager, en 1954, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1955, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, des dépenses se montant à la somme totale de 4.780 millions de francs et réparties par service et par chapitre, conformément à l'état C annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(*L'article 4, mis aux voix, est adopté.*)

« Art. 5. — Les crédits destinés au payement de primes de rendement ou de service à des fonctionnaires des ponts et chaussées et inscrits à un autre budget que celui des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) ou à un compte spécial, seront transférés au budget des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) par arrêté interministériel signé par le ministre intéressé, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le secrétaire d'Etat au budget. » — (*Adopté.*)

« Art. 6. — L'examen médical exigé par l'arrêté du 16 août 1939, relatif aux conditions de délivrance des permis de conduire, donne lieu à la perception d'un droit de 100 francs. Ce droit est acquitté, à la diligence du candidat, par l'apposition sur le certificat médical d'un timbre mobile de la série unique.

« Un arrêté interministériel précisera les modalités d'application du présent article et les conditions d'oblitération du timbre fiscal. » — (*Adopté.*)

[*Article 7.*]

M. le président. « Art. 7. — Les dispositions de la loi n° 48-1540 du 1er octobre 1948, autorisant le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme à subventionner certains travaux d'équipement des ports et certains travaux de défense contre les eaux et contre la mer, sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1954. »

M. Signor a déposé un amendement tendant à compléter cet article par le nouvel alinéa suivant:

« Le volume annuel des travaux pouvant être financés de la sorte est fixé chaque année par un arrêté pris conjointement par les ministres des travaux publics et des transports et des finances dans la double limite d'un montant global annuel de travaux de 4 milliards de francs et d'une annuité à la charge de l'Etat de 100 millions de francs. »

La parole est à M. Noël, pour défendre l'amendement.

M. Marcel Noël. Je demande simplement à l'Assemblée de vouloir bien adopter l'amendement dont M. le président vient de donner lecture.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement oppose à l'amendement l'article 48 du règlement.

M. le rapporteur. L'article 48 du règlement est applicable.

M. le président. Dans ces conditions, la disjonction est de droit.

L'amendement est disjoint.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 7.

(*L'article 7, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 8.*]

M. le président. L'article 8 est réservé jusqu'au vote de l'état D.

Je donne lecture de l'état D:

ETAT D

Tableau retraçant le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français autorisés en 1954.

DESIGNATION	TRAVAUX approuvés.	TRAVAUX garantis.
	En milliers de francs.	
Reconstitution.		
Matériel	5.000.000	»
Installations fixes	8.000.000	»
Etablissement.		
Electrification (programme normal)	15.000.000	»
Electrification (programme spécial)	3.000.000	»
Installations fixes	5.900.000	»
Equipement hydroélectrique	800.000	»
Participations financières	925.000	»
Frais généraux	3.250.000	»

M. Sibué a déposé un amendement tendant à réduire de 100 millions le crédit prévu au paragraphe « Etablissement » pour les installations fixes.

La parole est à M. Sibué.

M. Louis Sibué. J'ai demandé par cet amendement une réduction qu'on pourrait qualifier de massive. La raison en est que je désire signaler à l'Assemblée nationale l'importance que revêt la diminution des crédits accordés pour les installations fixes de la Société nationale des chemins de fer français par rapport aux crédits demandés et acceptés dans le plan.

Les crédits accordés ne permettront pas d'entreprendre, ni même de poursuivre, dans certains cas, les travaux nécessaires pour le premier établissement ou pour la reconstruction des installations de sécurité. Aucune reconstruction d'installations de sécurité ne sera possible et la sécurité des voyageurs et du personnel est gravement mise en cause.

De même, en ce qui concerne la reconstruction ou la construction des gares, je signale que certaines gares, en voie de reconstruction, notamment les gares de Modane et de Mâcon, devront être représentées durant quelque temps encore par des baraquements.

Pour la gare de Modane en particulier, le prestige national est en jeu quand on songe que la première station que l'on rencontre en venant d'Italie, est encore, dix ans après les bombardements qui l'ont détruite, dans un état lamentable; le personnel travaille dans de très mauvaises conditions. Alors que, par exemple, la douane et la police italiennes sont assez mal logées, la gare de Vintimille a été reconstruite depuis longtemps. La comparaison n'est pas flatteuse pour notre pays.

C'est dans le domaine du logement des agents que les répercussions de cette diminution vont se faire sentir largement, sur les installations collectives de cantines et de dortoirs. Les agents de la Société nationale des chemins de fer français, dans de nombreux cas, se trouvent dans des conditions qui ne sont pas faites pour créer un excellent moral.

Le programme des passages à niveau devra également être réduit de 50 p. 100

J'ai tenu à mettre l'Assemblée en garde contre les conséquences de ces réductions et je demande à M. le ministre ce qu'il en pense.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je vous demande, monsieur Sibué, de bien vouloir retirer votre

amendement, sous le bénéfice des explications déjà fournies cet après-midi.

Son adoption entraînerait une diminution de 100 millions des crédits. Ce n'est pas l'intérêt de la cause que vous défendez.

M. Louis Sibué. Je suis prêt à retirer mon amendement, monsieur le ministre, mais je tenais à vous signaler les conséquences très graves de la réduction des crédits, notamment dans le domaine de la sécurité.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je vous remercie.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'état D.

(*L'état D, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 8 avec les chiffres résultant du vote de l'état D:

« Art. 8. — Est approuvé, au titre de 1954, le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français, retracé à l'état D annexé à la présente loi, et qui s'élève à 41.875 millions de francs.

« Sur ce montant, 36.725 millions de francs seront payés au moyen des ressources propres de l'entreprise, des acomptes de reconstitution versés par l'Etat au titre du chapitre 73-41 « Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général » ouvert au budget des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme), et des emprunts garantis par l'Etat ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 8.

(*L'article 8, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 8 bis.*]

M. le président. Nous arrivons à l'article 8 *bis*, qui est ainsi conçu :

« Art. 8 *bis*. — A compter du 1er janvier 1954, tout accroissement, par rapport aux crédits votés dans le budget annuel, des subventions inscrites au budget des travaux publics, en application des articles 18, 18 *ter*, 19, 19 *bis*, 19 *quater*, 20 *bis*, 25 et 27 de la convention passée le 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français fera l'objet du dépôt par le Gouvernement d'un projet de loi spécial. L'accroissement de la dépense sera gagé pour un montant équivalent, soit par des ressources nouvelles ne figurant pas parmi les recettes dont il a été fait état dans la loi de finances, soit par des économies correspondant à la suppression d'une dépense antérieurement autorisée.

« De plus, le Gouvernement devra, à l'occasion de ces demandes éventuelles de crédits supplémentaires, justifier des mesures prises en vue de la coordination des différents modes de transports et spécialement de celle des investissements les concernant ainsi que des résultats de ces mesures. »

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Sur cet article, le Gouvernement accepte la rédaction proposée par MM. Bichet et Penoy dans un amendement n° 87 qui a été déjà exposé.

M. le président. En effet, MM. Bichet et Penoy ont déposé un amendement tendant à rédiger ainsi l'article 8 *bis*:

« Une loi fixera avant le 1er juillet 1954 les mesures de nature à réduire au maximum les incidences financières sur le budget de l'Etat de l'exploitation de l'ensemble des diverses voies de communication et moyens de transports terrestres desservant les relations intérieures du territoire métropolitain. »

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. M. le ministre des finances voudra bien m'autoriser à fournir quelques explications.

La vitesse avec laquelle nous examinons le budget depuis dix minutes ne doit pas empêcher le rapporteur de la commission des finances de donner quelques explications sur les raisons qui ont incité la commission des finances à adopter l'article 8 *bis*.

Il me semble nécessaire de donner quelques précisions sur la façon dont se présente la participation de l'Etat à la gestion de la Société nationale des chemins de fer français. Soucieux avant tout de défendre ce grand service national, je ne voudrais pas que M. le ministre des finances entraîne la Société nationale des chemins de fer français dans une voie qui puisse lui être préjudiciable.

Quelle est la différence de chiffres qui nous oppose ?

Monsieur le ministre des travaux publics, vous nous avez précisé tout à l'heure — et je vous en remercie — la différence d'appréciation entre les chiffres de la Société nationale des chemins de fer français et ceux du Gouvernement. Il s'agit de 17.200 millions exactement. Or, la commission des finances a eu la crainte — elle l'a exprimée dans cet article 8 *bis* — que ces 17 milliards sur lesquels on demande l'arbitrage du Parlement ne constituent un transfert de « l'impasse budgétaire », et les explications que vous avez bien voulu nous donner, monsieur le ministre, au sujet des 3 p. 100 d'écart sur la production, semblent me le confirmer.

En mettant les choses au mieux, cette augmentation, monsieur le ministre des travaux publics, ne peut porter que sur le trafic marchandises. Or, vous l'avez fait porter sur l'ensemble des recettes qui comportent, ne l'oublions pas, 150 milliards de participation de l'Etat.

Nous n'arrivons donc plus ainsi au chiffre que vous avez cité, mais à 8 milliards et demi. En réalité, il faudrait même nuancer le calcul, car les secteurs de la production qui correspondent à ces tarifs sont très différents.

L'augmentation réelle, à mon avis, si nous admettons l'hypothèse d'un accroissement de la production de 3 p. 100, ne doit pas dépasser 6 milliards de francs.

Je crains, et la commission des finances partage cette crainte, qu'il n'y ait là qu'un artifice budgétaire.

L'augmentation de la production envisagée est si faible que, si elle intervient — malheureusement les faits sont là pour le démontrer — c'est la route et la voie d'eau qui en profiteront.

Dans tous les pays européens, on constate la même situation — qui n'est donc nullement imputable à la Société nationale des chemins de fer français — sauf en 1950, époque à laquelle la guerre de Corée a donné un coup de fouet à l'économie.

D'autre part, la Société nationale des chemins de fer français a déjà tenu compte, dans ses prévisions de recettes pour 1954, d'une augmentation relative du trafic. En effet, elle a retenu le chiffre total de 1953 et elle n'a pas déduit ce que lui ont fait perdre les incidents du mois d'août dernier — vous le savez très bien — puisque le rapport de la commission de contrôle estime que ces recettes sont en dépassement de 14 milliards de francs.

En définitive, je pense qu'il est prudent de prévoir pour 1954, comme l'a fait le conseil d'administration de la S. N. C. F., un chiffre de recettes égal à celui de 1953.

Vous allez donc mettre la S. N. C. F. en difficulté pour poursuivre sa gestion pendant l'année 1954.

Bien sûr, l'équipe qui est à la tête de la S. N. C. F. ne peut nullement être tenue pour responsable de cette gymnastique budgétaire. Vous lui avez rendu un juste hommage, et je me joins encore à vous puisque, sur le plan technique, cette équipe a montré sa valeur. Il est nécessaire de le dire et de le redire, car la S. N. C. F. est la première de toutes les compagnies de chemins de fer d'Europe.

Cependant, permettez-moi de revenir encore sur votre gymnastique budgtaire.

On ne peut raisonner en matière industrielle comme en matière fiscale. Si, pour cette dernière, on peut admettre, à la rigueur, qu'une augmentation de production se répercute intégralement sur les impôts proportionnellement à la valeur de la production, par contre, en matière de transports, il serait léger d'oublier que les recettes ont une contrepartie constituée par les dépenses à engager pour effectuer le transport.

En admettant qu'un surcroît de trafic soit tout entier assuré au coût marginal, il n'est pas moins vrai que les dépenses augmenteront. Comme ces dépenses sont, dans l'ensemble, très supérieures aux recettes, il est à craindre que cette tendance ne conduise finalement à une augmentation du déficit.

Que s'est-il passé en 1953 ? Lorsque nous avons voté le budget, l'année dernière, nous nous sommes trouvés devant les mêmes difficultés. Je ne voudrais pas rappeler les pressions gouvernementales sur le conseil d'administration de la S. N. C. F. Malheureusement, les chiffres démontrent qu'en dépit de l'augmentation des tarifs, il faudra que vous inscriviez un crédit important au collectif. Alors, je crois qu'il serait beaucoup plus honnête de dire: je vous fais voter tel crédit sur tel chapitre, mais, corrélativement, j'inscris au collectif ce qui manque. Ainsi, nous le saurions, et c'est l'objet de l'article 8 *bis* proposé par la commission des finances.

Tout à l'heure, M. Bichet a demandé que soit substitué à cet article un nouveau texte pour demander que vous vouliez bien nous présenter dans un délai de six mois un projet, afin que nous obtenions les précisions et surtout que nous connaissions les mesures qui semblent nécessaires pour que, chaque année, nous ne voyions pas la progression arithmétique des participations de l'Etat dans les dépenses de la S. N. C. F.

Monsieur le ministre, vous nous avez fait un grand plaisir, tout à l'heure, et à moi personnellement, en disant à la tribune que vous étiez un libéral et que vous vouliez agir en libéral vis-à-vis de la S. N. C. F.

Cependant, je crains que M. Bichet et vous ne vous soyez pas compris car, en entendant ensuite M. Bichet, j'ai eu l'impression que vous ne parliez pas le même langage. En effet, monsieur le

ministre, vous qui êtes un libéral, vous ne pouvez pas agir sur le secteur économique autrement que par la fiscalité ou le crédit, et M. Bichet vous a dit: Surtout, pas de fiscalité! Et il vous propose un texte législatif pour obtenir un programme de réformes.

Je veux insister, non sur la fiscalité, mais sur le crédit. Permettez-moi, monsieur le ministre des travaux publics, d'exprimer mon inquiétude sur la façon dont nous voyons manier le crédit.

M. le ministre des finances m'excusera de lui répéter que, cette année, nous devrions examiner le plan quadriennal d'investissements et en voter la première tranche, mais que malheureusement nous allons engager des dépenses très importantes, commandant des travaux qui sont décidés, sans connaître l'ensemble de ce plan, et que par la suite nous ne pourrons pas revenir sur tels ou tels travaux sans qu'il nous en coûte extrêmement cher.

Depuis la libération, le pays dépense, pour ses transports, à peu près 140 milliards de francs par an. Je pose une question: estime-t-on que ces 140 milliards sont productifs, espère-t-on que, dans quelques années, le coût des moyens de transport sera moins élevé ?

Je ne le crois pas. Dans ces 140 milliards figurent les crédits d'établissement et les crédits de reconstruction. C'est pourquoi, si le texte proposé par M. Bichet est très louable dans l'intention, je crains que, dans l'application, il ne soit beaucoup moins efficace que celui de la commission des finances.

Que vous demandons-nous, monsieur le ministre ? De la clarté. Nous désirons tous ensemble porter un jugement sur les crédits qui nous sont demandés. Nous ne voulons plus qu'on inscrive au budget des travaux publics un crédit complété par une inscription au collectif.

Nous savons très bien que, lorsque vous serez obligé de revenir devant nous pour demander le crédit que vous n'aurez pas voulu inscrire dans le budget des travaux publics et que, cependant, la Société nationale des chemins de fer français demande, car elle en a besoin, vous nous soumettrez alors le plan de réorganisation, uniquement dans sa partie financière et budgétaire, car nous ne voulons pas prendre votre place et nous immiscer dans le domaine qui vous appartient.

J'insiste donc vivement auprès de l'Assemblée pour qu'elle prenne ses responsabilités et adopte l'article 8 *bis* que la commission des finances a approuvé dans sa grande majorité, après que M. de Tinguy l'a amendé, et vous ajouterez, aux mesures que vous nous proposerez si vous avez besoin encore de crédits budgétaires, les mesures que vous avez prises en matière de coordination et surtout en matière de coordination des investissements.

Un amendement a été déposé pour que cette mesure ne joue que pour deux exercices, celui de 1953 et celui de 1954. J'y souscris volontiers.

En effet, on m'a fait observer qu'en raison des pouvoirs que le Gouvernement a sur le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, il pourrait agir de telle façon que le budget de 1955 ne nous serait pas présenté comme nous le souhaitons.

La commission accepte cet amendement, mais je demande à l'Assemblée de bien vouloir suivre sa commission des finances dans l'essentiel de l'article 8 *bis* qu'elle lui propose.

M. le président. M. Sibué a déposé un amendement tendant à rédiger ainsi l'article 8 *bis*:

« Le Gouvernement déposera, avant le 1er octobre 1954, un projet de loi portant organisation et coordination de l'ensemble des moyens de transport. »

La parole est à M. Sibué.

M. Louis Sibué. Mesdames, messieurs, voici, rapidement exposées, les raisons pour lesquelles j'ai proposé cette rédaction.

La commission des finances vient d'exposer sa thèse par la voix de son rapporteur spécial. On peut ainsi la résumer: Nous voulons que le Gouvernement, s'il demande de nouveaux crédits en cours d'année pour équilibrer le budget de la Société nationale des chemins de fer français, dépose un projet de loi spécial et provoque ainsi une discussion d'ensemble sur les transports et la coordination.

M. Joseph-Pierre Lanet. Très bien !

M. Louis Sibué. Nous estimons que c'est un moyen qui peut être efficace, mais qui n'est pas sans danger.

En effet, monsieur le ministre des travaux publics et monsieur le ministre des finances, avant de demander au Parlement par un projet de loi spécial le complément de crédit que vous auriez normalement dû inscrire au budget dès maintenant, vos successeurs ne seront-ils pas tentés de demander d'abord au conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français de puiser dans d'autres postes de leur budget, par exemple sur le fonds de réserve, ou sur les crédits pour travaux d'entretien ou sur le fonds spécial de renouvellement du matériel, ce qui serait dangereux, car ces crédits répondent à des besoins réels.

Je pense surtout au fonds spécial de renouvellement du matériel, car j'ai lu, monsieur le ministre des finances, le texte de l'intervention remarquable, comme d'habitude, que vous avez faite au Conseil de la République, le 26 novembre dernier, je crois...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je suis très heureux d'avoir un lecteur aussi aimable et aussi averti. (*Sourires.*)

M. Louis Sibué. ...exposant le problème du déficit de la Société nationale des chemins de fer français.

Vous avez notamment expliqué par l'argument suivant la différence entre les crédits demandés et les crédits accordés:

La convention de 1937 modifiée, par l'avenant de 1952, prévoit que le fonds de renouvellement du matériel sera augmenté par un pourcentage sur les recettes d'exploitation, pourcentage qui va en croissant d'année en année et qui va atteindre pour 1954, 6 p. 100...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Et qui croit selon une progression géométrique.

M. Louis Sibué. ...pour atteindre un maximum de 9 p. 100 au bout de la cinquième année.

Vous avez donc pensé que vous pourriez le ramener de 6 à 4,5 p. 100, et que la différence de 1,5 p. 100 servirait à combler totalement ou en partie le déficit.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. M. le ministre des travaux publics m'a dit que ce n'était pas possible.

M. Louis Sibué. Je crois, en effet, que vous y avez renoncé, M. le ministre des travaux publics vous ayant fait apparaître qu'il serait dangereux de diminuer les ressources du fonds de renouvellement du matériel, d'abord parce qu'on porterait ainsi atteinte à la modernisation de la Société nationale des chemins de fer français qui, à l'aide de ce fonds, remplace par exemple ses machines à vapeur par des locomotrices électriques ou par des locotracteurs, et ensuite parce que cet argent va en définitive à l'industrie privée et qu'en diminuant ces crédits vous porteriez atteinte à la relance de l'industrie.

Vous y avez donc renoncé, mais qui dit que votre successeur ne reprendra pas cette idée ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ne m'enterrez pas trop vite. Vous me donnez six mois pour revenir devant vous et vous parlez déjà de mon successeur. (*Sourires.*)

M. Louis Sibué. Nous redoutons que le ministre des finances de l'époque, plutôt que de revenir devant le Parlement, impose plus ou moins au conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français de puiser dans les crédits d'entretien ou dans le fonds de renouvellement du matériel.

C'est pourquoi j'ai pensé que, pour arriver au même but que celui que recherche la commission des finances, il suffirait de demander au Gouvernement de déposer un projet de loi, et nous aurions alors ce débat sur la coordination.

Il est vrai que l'an dernier, au Conseil de la République, dans la discussion du budget de l'exercice 1953 — ce n'était ni l'un ni l'autre de vous, messieurs, qui étiez au gouvernement — le Gouvernement avait pris l'engagement de déposer ce projet de loi avant le 31 octobre 1953.

La date est passée et rien n'est venu.

M. Raymond Dronne. Comme d'habitude.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Si vous et vos amis vous ne renversiez pas le Gouvernement, monsieur Dronne, il aurait le temps de tenir ses promesses.

M. Louis Sibué. Si vous preniez cet engagement, peut-être aurions-nous la chance de voir venir ce débat, mais en tout cas nous ne serions pas exposés au danger que j'évoquais tout à l'heure, et c'est pourquoi je vous propose cette nouvelle rédaction pour l'article 8 *bis*.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Un accord est possible. Le Gouvernement a accepté, dans un esprit de conciliation, l'amendement de MM. Bichet et Penoy, et il pourrait également accepter le vôtre.

L'amendement de M. Bichet est un plus strict que le vôtre, puisqu'il prévoit la date du 1er juillet. Peut-être pouvez-vous vous mettre d'accord.

M. René Penoy Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. M. Bichet a excellemment démontré, je crois, tout à l'heure, la valeur de la disposition que nous proposons.

M. Bichet ne peut être soupçonné de vouloir nuire à la Société nationale des chemins de fer français et de ne pas connaître les problèmes de coordination. Notre amendement a le même objet que celui de M. Sibué. La différence réside uniquement dans la date avant laquelle devra intervenir la loi.

Comme le Gouvernement n'avait pas l'intention d'accepter l'article 8 *bis* nouveau dans le texte proposé par la commission des finances, nous lui avons substitué le nôtre, que nous demandons à M. le président de mettre aux voix.

M. le président. Monsieur Sibué, maintenez-vous votre amendement ?

M. Louis Sibué. Je me rallie à l'amendement de M. Bichet.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de MM. Bichet et Penoy, auquel se rallie M. Sibué.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Le texte de cet amendement devient donc l'article 8 *bis*.

[*Article* 9.]

M. le président. « Art. 9. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement dont l'exécution pourra être autorisée en 1954 sur le réseau d'intérêt général secondaire du Vivarais-Lozère, concédé à la Compagnie des chemins de fer départementaux, ext fixé, au maximum, y compris les acquisitions de matériel, à la somme de 2.502.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9.

(*L'article 9, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 10.]

M. le président. « Art. 10. — I. — Les pensions concédées avant le 1er janvier 1954, en application de la loi du 22 juillet 1922, feront l'objet, à compter de cette date, d'une nouvelle liquidation effectuée sur la base des salaires afférents aux emplois occupés par les pensionnés, compte tenu des modifications opérées dans la structure ou les appellations desdits emplois.

« Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles cette revision sera réalisée.

« II. — Une loi fixera, avant le 31 mars 1954, les aménagements qui devront être apportés au régime de la loi du 22 juillet 1922, ainsi que les modalités corrélatives de financement.

« III. — La disposition *in fine* de l'article 1er de la loi n° 47-651 du 9 avril 1947 relative à la stabilisation du fonds de réserve de la caisse autonome mutuelle est abrogée.

« IV. — A concurrence de 300 millions, le Trésor pourra consentir à la caisse autonome mutuelle de retraites des avances remboursables avant le 31 décembre 1954 sur les ressources du projet de loi prévu au paragraphe II ci-dessus. »

La parole est à M. Dronne.

M. Raymond Dronne. Je tiens à affirmer ma satisfaction devant le nouveau texte de l'article 10, qui va permettre la péréquation des retraites des petits cheminots.

Je désire cependant demander au Gouvernement de faire hâter dans toute la mesure du possible la nouvelle liquidation qui doit intervenir. Je lui demande surtout de faire attribuer dès le mois de janvier aux retraités une majoration forfaitaire, de façon à apporter une amélioration immédiate au sort de ces petits retraités qui, vous le savez, sont actuellement dans la misère.

Cependant, l'article 10 contient une disposition, hélas! habituelle, et qui m'inquiète, celle du paragraphe 2 qui dispose qu'une loi doit intervenir avant le 31 mars afin de régler définitivement le problème de la C. A. M. R.

Nous avons voté beaucoup de dispositions dans ce sens; nous venons encore à l'instant d'en voter une. La plupart du temps, elles ne sont pas appliquées.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il faut une loi, monsieur Dronne, pour régler cette question délicate, dont nous nous sommes entretenus.

Sans une loi je ne sais pas comment nous en sortirons, tandis que la disposition précédente à laquelle vous avez fait allusion constituait plutôt un vœu.

Il faudra une loi. Nous n'avions pas la possibilité de résoudre la question dans le budget.

J'ai accepté de faire une avance provisoire, mais il faut que j'aie un mode de financement définitif.

M. Raymond Dronne. Pouvez-vous donner des instructions pour qu'une amélioration soit apportée, dès le 1er janvier, à la situation des petits cheminots retraités ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Evidemment.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Cela résulte de la loi.

M. Raymond Dronne. Mais il faudra attendre que soient pris les décrets d'application.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Une avance du Trésor est prévue.

M. Raymond Dronne. Pour donner une majoration forfaitaire immédiate ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. C'est le principe de la péréquation.

M. le président. Monsieur Peytel, votre amendement à l'article 10 ancien est devenu sans objet ?

M. Michel Peytel. En tant que rapporteur spécial de la question de la C. A. M. R. à la commission des moyens de communication et du tourisme, j'indique que cette commission ne s'est absolument pas prononcée sur le fond du problème.

Elle a entendu le réserver entièrement pour qu'il soit examiné au fond lors de la discussion du projet auquel le ministre des finances vient de faire allusion.

Nous nous sommes finalement ralliés au nouveau texte de l'article 10 parce qu'il assure la péréquation, dès le 1er janvier 1954, de la retraite des petits cheminots assujettis à la C. A. M. R., mais, bien entendu, cette acceptation ne préjuge absolument pas la position que prendra la commission sur le fond de la question quand elle reviendra devant nous.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Naturellement!

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances n'a pas que des soucis de rigueur budgétaire. Elle comprend très bien que M. le ministre des finances accepte plus volontiers des vœux de conseil général que des dispositions efficaces. (*Sourires.*)

Elle fait cependant observer à M. le ministre des travaux publics que la rédaction du paragraphe II de l'article 10 lui semble devoir être modifiée.

En effet, il dispose: « Une loi fixera avant le 31 mars 1954... ».

Nous ne doutons pas des bonnes intentions de M. le ministre des travaux publics, mais nous croyons qu'il lui est très difficile de nous assurer que la loi sera votée avant le 31 mars 1954.

La commission des finances propose donc de remplacer cette disposition par l'obligation de déposer un projet de loi sur le bureau de l'Assemblée, avec demande de discussion d'urgence, avant le 28 février 1954.

M. le président. M. Sibué avait déposé, au nom de la commission des moyens de communication, deux amendements à l'ancien article 10.

Sont-ils maintenus ?

M. Louis Sibué, *rapporteur pour avis.* Non, monsieur le président, ils sont satisfaits par la nouvelle rédaction proposée par la commission.

M. le président. Nous allons donc pouvoir procéder au vote.

La commission des finances, modifiant la rédaction du paragraphe II, propose maintenant, pour l'article 10, la nouvelle rédaction suivante:

« Art. 10. — I. — Les pensions concédées avant le 1er janvier 1954, en application de la loi du 22 juillet 1922, feront l'objet, à compter de cette date, d'une nouvelle liquidation effectuée sur la base des salaires afférents aux emplois occupés par les pensionnés, compte tenu des modifications opérées dans la structure ou les appellations desdits emplois.

« Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles cette revision sera réalisée.

« II. — Un projet de loi tendant à fixer les aménagements qui devront être apportés au régime de la loi du 22 juillet 1922, ainsi que les modalités corrélatives de financement, sera déposé avec demande de discussion d'urgence, avant le 28 février 1954.

« III. — La disposition *in fine* de l'article 1er de la loi n° 47-651 du 9 avril 1947 relative à la stabilisation du fonds de réserve de la caisse autonome mutuelle est abrogée.

« IV. — A concurrence de 300 millions, le Trésor pourra consentir à la caisse autonome mutuelle de retraites des avances remboursables avant le 31 décembre 1954 sur les ressources du projet de loi prévu au paragraphe II ci-dessus. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 10, ainsi modifié.

(*L'article 10 ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.*)

[*Articles additionnels.*]

M. le président. M. Pierrard a présenté un amendement tendant à insérer un article additionnel ainsi rédigé:

« Le Gouvernement n'accordera l'autorisation d'effectuer les travaux prévus sur la Moselle par l'article 2 de la loi du 10 avril 1952 qu'après l'adoption par le Parlement des crédits d'investissements nécessaires à la mise en grand gabarit des voies navigables reliant la région de l'Est, la région du Nord et le port de Dunkerque. »

La parole est à M. Barthélemy, pour soutenir cet amendement.

M. André Barthélemy. L'amendement de M. Pierrard a pour objet de préserver l'économie du nord de la France qui souffre déjà grandemenet des conséquences du pool charbon-acier. Il importe de maintenir et de développer l'harmonie de notre émonomie nationale, et pour cela de réaliser par priorité de meilleures liaisons entre les régions industrielles de l'Est, du Nord et leur ouverture nationale sur la mer, Dunkerque.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. André Barthélemy. Nous demandons un scrutin. (*Protestations sur divers bancs.*)

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Comme les temps de parole étaient épuisés, un *gentlemen's agreement* est intervenu seloon lequel chacun pourrait obtenir la parole, mais qu'il n'y aurait pas de demande de scrutin.

Si la demande de scrutin est maintenue, je serai obligé d'opposer à cet amendement l'article 68 du règlement, car l'amendement est irrecevable. Il tend, en effet, à introduire dans une loi de budget une disposition sans rapport avec elle.

M. André Barthélemy. Si, il a un rapport avec le sujet.

Je retire ma demande de scrutin, monsieur le président, mais je vous demande de mettre aux voix l'amendement de M. Pierrard.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Pierrard, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. MM. Marcel Noël, Sibué et Penoy ont déposé un amendement tendant à insérer l'article additionnel suivant:

« Afin de permettre le fonctionnement normal de la caisse autonome mutuelle de retraites, constituée par la loi du 22 juillet 1922, complétée par les lois des 31 mars 1928 et 31 mars 1932, le décret du 17 juin 1938 et la loi du 19 août 1950, un règlement d'administration publique sera pris avant le 31 mars 1954. »

La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. La lettre rectificative déposée par le Gouvernement très tard hier soir, bien qu'apportant une somme de 300 millions au profit des retraités de la caisse autonome mutuelle des retraites, est loin de correspondre aux désirs exprimés à différentes reprises, non seulement par divers groupes de notre Assemblée, mais par notre commission unanime, et cela à de nombreuses reprises.

Il ressort des votes et avis unanimes de notre commission que, d'une part, nous voulions le maintien de la caisse autonome mutuelle des retraites et que, d'autre part, son existence étant conditionnée à l'affiliation d'éléments nouveaux en application des textes, notre commission désirait qu'une solution fut enfin trouvée.

Or, chacun doit reconnaître très objectivement que le Gouvernement a éludé le problème, mais ne l'a pas résolu.

Le texte de la lettre rectificative a, selon nous, apporté un nouveau délai dans ce domaine, mais ne résout pas la question.

C'est pourquoi nous pensons que l'Assemblée doit indiquer au Gouvernement son désir de voir enfin une solution durable apportée à cette délicate affaire en appliquant simplement les textes émanant de nos prédécesseurs, qui se sont préoccupés du sort des petits cheminots et des routiers, et de nous-mêmes.

Je voudrais les rappeler rapidement.

D'abord la loi du 22 juillet 1922 a décidé la constitution de la caise autonome mutuelle des retraites, qui correspondait à une nécessité à l'époque, venant après les retraites des agents des grands réseaux, les retraites ouvrières et paysannes et la formation de mutuelles.

L'article 2 de la loi du 22 juillet 1922 dispose: « Sont considérés comme agents de voies ferrées appelés à bénéficier des dispositions de la présente loi tous les agents, employés ou ouvriers des deux sexes, attachés d'une manière régulière et permanente à une administration ou à une compagnie exploitant un réseau de voies ferrées et un service de transports en commun sur route, lorsque les deux exploitations sont confondues et que les agents sont affectés indistinctement à l'une ou à l'autre exploitation. »

La loi du 23 août 1923 étend le bénéfice de la loi du 22 juillet 1922 aux agents de nationalité étrangère.

La loi du 15 janvier 1925 modifie l'article 12 de la loi du 22 juillet 1922 en accordant les avantages de la retraite pour le temps passé sous les drapeaux, à la condition d'avoir appartenu un an à une compagnie avant d'être mobilisé et d'y être rentré dans un délai de six mois au retour.

La loi du 31 mars 1928 complète l'article 2 de la loi de 1922.

La loi du 31 mars 1932 complète également l'article 2 de la loi du 22 juillet 1922. Elle stipule:

« Bénéficieront de la présente loi tous les agents ou ouvriers concourant à l'exploitation d'un réseau départemental d'autobus, même si ces agents relèvent d'un entrepreneur autre que la compagnie exploitante. »

Le 9 décembre 1932, un décret est pris qui étend la loi précitée à toute administration, régie ou entreprise exploitant un réseau de chemins de fer d'intérêt général, autre que ceux soumis à la loi du 21 juillet 1909 ou un réseau de voies ferrées local.

Il étend également la loi de 1922 à toute régie de transports en commun automobiles sur route et à toute entreprise de transports de même nature ayant le caractère d'un service public et tenu par suite, à l'égard de l'Etat, d'un département ou d'une commune, en vertu d'un acte administratif ou contractuel comportant ou non l'octroi d'une subvention, à des obligations de tarification, de régularité ou de permanence.

En outre, le décret du 17 juin 1938, qui porte la signature de M. Edouard Daladier, stipule, dans son article 1er:

« Le bénéfice de la loi du 22 juillet 1922 et des lois subséquentes est étendu aux agents ayant un an de présence dans un emploi régulier et permanent des services publics automobiles autorisés de voyageurs et de marchandises faisant commerce du transport sur route quelle que soit l'importance de l'entreprise et qu'elle soit exploitée en régie, affermée, concédée, subventionnée ou libre. »

Enfin, la loi du 19 août 1950 reprend et confirme ces dispositions.

M. le président. Je vous prie de conclure.

M. Marcel Noël. Or, on nous dit, depuis le 19 août 1950, qu'il y a des difficultés d'application...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ne perdons pas notre temps. Cette question a déjà été réglée par le texte qui vous est soumis.

M. Marcel Noël. La question est assez importante pour que nous en discutions sérieusement. Vous avez renvoyé deux fois la discussion du budget sans même vous soucier de notre désir et du désir exprimé par la grande majorité de l'Assemblée, sans tenir compte de nos observations. Ce budget aurait dû être voté depuis longtemps.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. S'il n'avait pas été renvoyé, il serait déjà voté.

M. Marcel Noël. On nous dit que la loi du 19 août 1950 rencontre des difficultés d'application, mais, à notre connaissance, un travail a déjà été fait au ministère des travaux publics — je n'en donnerai pas connaissance pour ne pas allonger le débat — et un décret d'administration publique a été élaboré, concernant l'application de la loi du 19 août 1950. Une étude ultérieure a même prévu la constitution d'un conseil d'administration comprenant cinq représentants des exploitants du réseau ferroviaire et quatre représentants des exploitants de service de transports routiers.

Chacun considère ici que la loi était bien applicable puisque Gouvernement et parlementaires de tous les partis essayent d'améliorer la situation des retraités au sein de la C. A. M. R. en faisant appliquer la loi de 1950.

En effet, M. Pleven, alors qu'il était président du conseil, avait déposé un projet de loi; un autre projet de loi émane de M. René Mayer, alors qu'il était également président du conseil. Ces deux textes tendaient à l'application de la loi du 19 août 1950.

Un projet de motion émanant de nos collègues du groupe du mouvement républicain populaire, déposé devant la commission des moyens de communication et du tourisme, demande l'application de cette loi.

M. le président. Monsieur Marcel Noël, je vous invite à conclure.

M. Marcel Noël. Il existe encore une proposition de loi de M. Coste-Floret, une autre de notre collègue Bartolini, une proposition de résolution de M. Soustelle.

MM. Penoy et Faraud avaient présenté également une proposition dans le même sens.

Enfin, toute une série de propositions indiquent très nettement que l'Assemblée, dans sa grande majorité, désire l'application de la loi du 19 août 1950.

M. le président. Je vous prie de conclure, sinon je serai obligé de vous retirer la parole.

M. Marcel Noël. Je vais être obligé d'abréger (*Sourires*), et c'est dommage. J'aurais fait la démonstration que, contrairement à ce qu'on indique très souvent, les routiers ne sont pas contre l'affiliation.

En effet, le 19 juin 1936, les organisations de transports routiers signaient une convention collective avec les organisations de transports routiers ouvriers où il était bien précisé qu'ils admettaient l'affiliation des routiers à la C. A. M. R.

Il est ainsi démontré que tous les groupes de notre Assemblée, comme les affiliés présents et futurs, désirent sérieusement voir la C. A. M. R. non seulement continuer à exister, mais à fonctionner d'une manière normale.

C'est pourquoi nous croyons indispensable que soit publié le règlement d'administration publique portant application de la loi du 19 août 1950.

En terminant je regrette que, parce que nous sommes dans l'opposition, vous ayez tenté à plusieurs reprises, monsieur le président, de me couper la parole.

Nous avons tout de même le droit de parler. Beaucoup de collègues ont exagéré plus que nous à cet égard, et vous ne leur avez rien dit. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je n'admettrai jamais que le groupe communiste puisse reprocher à la présidence d'être plus sévère à son égard, car en fait elle l'est moins avec vous qu'avec les autres groupes. Relisez le *Journal officiel*, et vous pourrez le constater.

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je précise que ce n'est pas du tout parce que l'orateur est de l'opposition que j'ai manifesté des signes d'impatience, mais uniquement parce que nous venons, après une longue discussion, de régler, dans l'article 10, la question qu'il a développée.

Il serait dérisoire pour l'Assemblée de reprendre sans cesse des questions qui ont déjà été résolues. On nous a donné un délai jusqu'au 28 février. On veut nous en donner un autre jusqu'au 31 mars. C'est une absurdité et, pour faire gagner du temps à l'Assemblée, j'oppose l'article 68 du règlement à l'article additionnel qui est proposé.

M. Marcel Noël. Je demande la parole.

M. le président. L'article 68 est applicable. Votre amendement est irrecevable, et il n'y a pas lieu à débat.

M. Marcel Noël. Je fais appel à votre impartialité, monsieur le président. L'article 68 ne s'applique pas.

M. le président. L'article 68 indique: « Aucun article additionnel ne peut être présenté, sauf s'il tend à supprimer ou à réduire une dépense. »

Ce n'est certainement pas l'objet de votre amendement. Celui-ci est donc irrecevable.

M. Sibué a présenté un amendement tendant à insérer l'article additionnel suivant:

« En application des dispositions de l'article 13 de l'ordonnance n° 45-2283 du 9 octobre 1945 modifiée et du décret n° 45-2414 du 18 octobre 1945, modifié par le décret n° 48-1155 du 22 mai 1946 pour l'application de l'article 13 précité et au titre des dispositions spéciales prévues par l'article 10 de la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948, il pourra être procédé à des intégrations complémentaires en qualité d'administrateurs civils en faveur des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme qui appartenaient avant le 31 décembre 1945 au cadre supérieur de ladite administration et qui remplissaient toutes les conditions requises par les textes précités pour être nommés administrateurs civils.

« Ces nominations seront prononcées dans la limite des crédits budgétaires ouverts au chapitre 31-01 du budget du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (section 1). Leur nombre ne pourra porter le pourcentage d'intégration initial au delà de 80 p. 100 de l'effectif réel du cadre supérieur à la date du 31 décembre 1945.

« La mise en œuvre des dispositions précitées sera poursuivie dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi. »

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'oppose à cet amendement l'article 68 du règlement et, au surplus, l'article 48. Pour ne pas allonger le débat, je crois pouvoir me permettre d'opposer ces articles, dès maintenant.

M. René Regaudie, *président de la commission des moyens de communication.* Il y a là une anomalie, monsieur le ministre. Dans aucun ministère, il n'existe une situation aussi paradoxale.

Ces agents supérieurs se demandent pour quelle raison ils n'ont pas le même traitement que leurs semblables dans d'autres administrations. Consentez au moins à ce que soit appliqué à ces agents le traitement appliqué aux mêmes personnels dans le ministère le plus défavorisé.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je vous promets, par égard pour vous, monsieur Regaudie, et étant donné le sérieux de votre question, de l'examiner avec M. le ministre des travaux publics. Mais je crois que cet article additionnel n'a pas sa place dans ce budget.

M. le président de la commission des moyens de communication. Il s'agit d'une catégorie d'agents dont nous avons tous besoin, et dont nous n'avons, je crois, qu'à nous louer. Je crois qu'il est normal que vous reconnaissiez leurs mérites.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je vous promets d'examiner la question avec M. le ministre des travaux publics.

M. le président. M. le rapporteur m'a demandé tout à l'heure de prendre mes responsabilités en ce qui concerne l'application de l'article 68 du règlement.

Je constate que l'article 68 est applicable. En conséquence, je déclare l'amendement irrecevable.

Mme Francine Lefebvre, MM. Cayeux et Bouxom ont présenté sous forme d'amendement l'article additionnel suivant:

« L'article 2 de la loi n° 50-891 du 1er août 1950 accordant des facilités de transport par chemin de fer aux bénéficiaires d'une rente, pension, retraite, allocation ou d'un secours viager, au titre d'un régime de sécurité sociale, est ainsi complété:

« ...ainsi qu'aux conjoints et enfants mineurs à charge des bénéficiaires énumérés à l'article premier ci-dessus ».

La parole est à Mme Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Je crains que cet amendement ne subisse le sort des précédents.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ce serait plutôt l'article 48 du règlement qui s'appliquerait.

Mme Francine Lefebvre. Ne soyez pas trop pressé, monsieur le ministre, j'ai défendu cet amendement tout à l'heure alors que vous n'étiez pas là.

Je vous demande seulement d'examiner avec bienveillance la requête qui vous sera présentée par votre collègue M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Nous étudierons la question.

M. le président. M. le ministre des finances et des affaires économiques oppose l'article 48 du règlement à l'amendement de Mme Lefebvre.

Quel est l'avis de la commission ?...

M. le rapporteur. L'article 48 est applicable.

M. le président. En conséquence, l'amendement est disjoint.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix, par scrutin public, conformément à l'article 80 du règlement, l'ensemble du projet de loi.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	620
Majorité absolue	311
Pour l'adoption	410
Contre	210

L'assemblée nationale a adopté.

— 4 —

COMPTES SPECIAUX DU TRESOR

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'exercice 1954 (nos 7312, 7393, 7404).

Voici l'organisation de la discussion:

Gouvernement, 30 minutes;
Commissions, ensemble, 30 minutes;
Groupe socialiste, 25 minutes;
Groupe communiste, 23 minutes;
Groupe du mouvement républicain populaire, 21 minutes;
Groupe d'union républicaine et d'action sociale, 19 minutes;
Groupe républicain radical et radical-socialiste, 18 minutes;
Groupe des républicains indépendants, 12 minutes;
Groupe indépendant paysan, 11 minutes;
Groupe indépendant d'action républicaine et sociale, 8 minutes;
Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et des indépendants de gauche, 6 minutes;
Groupe des indépendants d'outre-mer, 4 minutes;
Groupe des républicains progressistes, 1 minute;
Durée des scrutins, 30 minutes.

La parole est à M. Charles Barangé, rapporteur général de la commission des finances.

M. Charles Barangé, *rapporteur général.* Mes chers collègues, étant donné l'état d'avancement des travaux budgétaires, et afin que l'Assemblée puisse très rapidement se prononcer sur une partie très importante des comptes spéciaux, je ne présenterai pas de rapport oral avant la discussion.

En effet, les comptes spéciaux, cette année, se présentent d'une façon normale, si nous n'envisageons pas l'article 36 qui vise la débudgétisation d'un certain nombre d'entre eux.

Cette partie sera discutée demain, puisque aussi bien la commission des finances, saisie d'une lettre rectificative, aura à examiner celle-ci dans sa séance de demain matin.

En ce qui concerne les autres comptes spéciaux, j'aurais simplement à présenter au Gouvernement, au nom de la commission des finances, une requête formelle, que nous avons déjà présentée les années précédentes. Nous demandons au Gouvernement, d'une façon instante, de nous présenter les bilans et les comptes de la plupart des comptes spéciaux du Trésor, et non point de nous indiquer dans un projet de budget, pour une année considérée, les recettes et les dépenses.

En effet, les bilans et les comptes des exercices 1951 et 1952 ne sont pas encore connus.

J'insiste auprès du Gouvernement pour que, sur ce point, il nous donne le plus rapidement possible — la commission des finances l'a d'ailleurs précisé dans un article — les indications qui permettront à l'Assemblée de se rendre compte très exactement des opérations budgétaires qui sont prévues dans ce projet de loi.

Ainsi, mes chers collègues, nous pouvons commencer très facilement la discussion sur les comptes spéciaux du Trésor, étant entendu, je le répète, que la commission des finances fera connaître sa décision sur l'article 36, lorsqu'elle aura examiné, demain matin, la lettre rectificative qui lui est soumise.

M. le président. Conformément à la décision prise de reporter la discussion générale du budget de 1954 à la discussion générale de la loi de finances, je consulte immédiatement l'Assemblée sur le passage à la discussion des articles.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. A la demande de la commission des finances, le titre Ier est réservé jusqu'au vote du titre IV.

Nous abordons le titre II.

[*Article 9.*]

M. le président. Je donne lecture de l'article 9:

TITRE II

Ouverture, clôture et prorogation de comptes.

« Art. 9. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor, à compter du 1er janvier 1954, un compte spécial de commerce géré par le secrétaire d'Etat aux forces armées « Air », destiné à retracer les opérations de recettes et de dépenses auxquelles donne lieu l'exécution de réparations de réacteurs pour le compte d'un certain nombre de pays membres de l'organisation du traité de l'Atlantique Nord.

« Ce compte est débité des dépenses nécessaires à l'exécution des travaux de réparation susvisés, et crédité du montant des recettes provenant de ces travaux.

« Les opérations du compte de commerce sont centralisées par l'agent comptable des services industriels de l'armement.

« Le découvert susceptible d'apparaître en 1954 ne pourra dépasser 100 millions de francs ».

La parole est à M. Gosnat.

M. Georges Gosnat. Mesdames, messieurs, le groupe communiste s'est toujours opposé aux projets de lois relatifs aux comptes spéciaux du Trésor.

Il a maintes fois dénoncé leur caractère dissimulateur et les possibilités qui sont ainsi données au Gouvernement de gérer une partie importannte des finances publiques sans en rendre expressément compte.

Le budget est le reflet comptable et financier de la politique pratiquée par le Gouvernement, mais ce dernier dispose, avec les comptes spéciaux du Trésor, d'un moyen commode pour camoufler certaines conséquences de sa politique qui sont précisément parmi les plus redoutables pour notre pays.

A cet égard, le projet de loi qu'on nous présente pour 1954 témoigne d'une sensible aggravation par rapport aux projets antérieurs. Le total des dépenses prévues dans ce projet est, en effet, considérablement plus élevé que celui du projet de l'an dernier, mais les renseignements les plus élémentaires sur les opérations des exercices passés et sur les prévisions font toujours entièrement défaut.

Dans ces conditions, la commission des finances, dans sa grande majorité, n'a pas pu ne pas relever ce qui apparaît ouvertement comme une volonté d'échapper au contrôle parlementaire et elle a mandaté son rapporteur pour émettre une protestation en son nom.

Le Gouvernement tient évidemment beaucoup à l'imprécision qu'il donne à ce projet, car il s'agit essentiellement d'un projet de dépenses militaires et de comptes dont la seule dénomination rappelle la subordination dans laquelle les gouvernants ont placé notre pays à l'égard des dirigeants américains.

La plupart des dépenses civiles inscrites dans les projets des années passées sont désormais renvoyées aux budgets annexes.

En revanche, sont maintenant rattachés au Trésor de nombreux postes de dépenses militaires, notamment en ce qui concerne les fabrications d'armement, les constructions et armes navales, le matériel aéronautique.

On pouvait évaluer, non sans difficultés d'ailleurs, je viens de le dire, le montant total des dépenses envisagées par le projet relatif aux comptes du Trésor pour 1953, à la somme de 452.653 millions. Dans le projet actuel, ce total peut s'évaluer à 1.015.204 millions. Pour 1953, le montant des dépenses à caractère militaire représentait 65 p. 100 du montant total des dépenses incluses dans les comptes dits « de commerce » et 40 p. 100 du montant total des dépenses incluses dans les comptes dits « d'affectation spéciale ». Pour 1954, la proportion des dépenses à caractère militaire est passée à 93 p. 100 et à 81 p. 100.

Cette constatation bat naturellement en brèche tous les prétendus arguments techniques qui peuvent être mis en avant pour la présentation du budget.

Ce projet de loi porte essentiellement sur des dépenses militaires, parce que cette comptabilisation spéciale permet la discrétion sur le montant réel et l'emploi des crédits militaires, dont la charge insupportable est de plus en plus dénoncée par l'opinion publique française. Cette comptabilisation spéciale permet aussi de faire bénéficier les comptes de dépenses militaires des facilités de trésorerie dont sont assortis les comptes du Trésor, notamment de découverts qui ne sont souvent que de véritables déficits, c'est-à-dire des suppléments de dépenses dissimulés.

C'est dans le même esprit que le Gouvernement fait figurer dans ce projet de loi la comptabilisation des opérations découlant du plan Marshall et du pacte de l'Atlantique.

Huit comptes sont prévus pour enregistrer les mouvements de fonds ayant trait à ces opérations. La plupart d'entre eux ne sont cependant signalés que pour mémoire, sans indication de somme, tant il est vrai que le Gouvernement est incapable de nous fournir maintenant des chiffres qui ne dépendent pas de lui, mais de décisions américaines.

Deux de ces comptes sont cependant chiffrés. Ils représentent des dépenses militaires arbitrairement détachées du budget général.

Le Gouvernement sait parfaitement que sa politique est condamnée par le pays et que celui-ci réclame avec force un changement complet, orienté vers la défense de la paix, le rétablissement de notre indépendance nationale et la satisfaction des justes revendications formulées par les masses laborieuses. La réduction des crédits militaires est intimement liée à l'application de cette nouvelle politique.

Le Gouvernement s'efforce donc, par de multiples subterfuges, de faire accréditer cette idée qu'il va réduire les crédits militaires. C'est dans ces conditions qu'il maintient dans les comptes spéciaux du Trésor des dépenses qu'il doit effectuer pour l'installation des bases américaines en France et en Afrique du Nord et qu'il y ajoute 135 milliards destinés à la guerre d'Indochine.

Le Gouvernement peut toujours invoquer des prévisions de remboursement alors qu'il doit cependant avouer un découvert de 10 milliards sur les dépenses engagées pour les bases américaines en 1953. Le pays sait qu'il fait les frais de l'occupation américaine et que le Gouvernement, loin de tenir compte de la volonté populaire pour que soit mis immédiatement fin à la guerre d'Indochine par des négociations avec le gouvernement du président Ho Chi Minh, s'engage dans un effort de guerre plus grand.

Tout ce qui nous a été présenté comme des conventions, des accords avec les dirigeants américains, n'est en vérité que l'expression unilatérale des intérêts des capitalistes d'outre-Atlantique au détriment des intérêts de la France. Le peuple français ne s'y trompe pas et ne se sent nullement engagé par cette sorte d'accords.

C'est ainsi qu'il repousse le monstrueux marché « sang contre dollars » de septembre dernier où ceux qui ont prétendu parler en son nom ont souscrit à l'intensification de la guerre d'In-

dochine. Ce marché s'inscrit dans l'actuel projet de loi pour 135 milliards qui s'ajoutent aux autres dépenses militaires mentionnées dans le budget général.

Le Gouvernement peut se livrer à sa gymnastique comptable, il ne parviendra pas à dissimuler le véritable coût de sa politique de guerre.

Les prévisions de dépenses pour l'installation de bases militaires américaines sont évaluées à 60 milliards de francs pour 1954: 28 milliards pour les bases de l'armée de terre américaine, 22 milliards pour les bases de l'armée de l'air américaine, 2 milliards et demi pour les bases de l'armée de l'air canadienne, 1 milliard pour le grand état-major et 7 milliards pour les installations américaines en Afrique du Nord.

Ces chiffres donnent un aperçu de l'ampleur de l'occupation militaire américaine dans notre pays, contre laquelle le pays de France se dresse de plus en plus unanimement car cette occupation constitue une terrible menace pour la paix et la sécurité de notre pays ainsi qu'une grave atteinte à notre indépendance.

Je veux dire à nouveau à cette tribune l'hostilité profonde des populations des Charentes et du Sud-Ouest contre cette occupation étrangère qui se manifeste par plus de 16 bases importantes dans cette région et par la présence de milliers et de milliers de militaires américains.

Nos populations se dressent avec force contre l'utilisation de nos ports maritimes pour le débarquement de matériel de guerre, contre l'installation de dépôts de munitions qui constituent un danger permanent, contre l'affectation aux services militaires américains d'aérodromes civils, d'hôpitaux, d'écoles et d'autres bâtiments publics.

Les municipalités ne cessent de protester contre les exactions commises par les militaires étrangers, contre les accidents innombrables dont ils sont les auteurs.

Mais ce ne sont pas seulement les populations de Charente-Maritime, de Gironde, de Charente ou des Landes qui dénoncent l'occupation américaine car celle-ci s'étend maintenant sur plus de la moitié de la France. Le *New York Herald Tribune* a pu dénombrer 86 services américains installés à Paris au début de cette année et ces services occupent des centaines d'immeubles.

Toute la population française est indignée devant les programmes scandaleux de construction des milliers de logements destinés aux militaires américains alors que les sinistrés et les mal logés de chez nous restent dans leurs taudis.

Voici, à ce sujet, une première liste de programme de logements pour les militaires américains dont la construction a été décidée cette année avec l'accord du ministère de la reconstruction:

400 logements à Châteauroux sur un programme de 2.010 logements dont le journal de l'armée américaine en France annonce l'achèvement en 610 jours; 100 logements à Fontainebleau sur un programme immédiat de 700; 100 à Evreux; 300 à Chaumont; 200 à Laon; 40 à la Fère; 30 à Soissons; 15 à Angoulême; 100 à la Rochelle; 30 à Rochefort; 40 à Blaye; 15 à Montendu; 15 à Coutras; 10 à Boher; 10 à Monthieu; 30 à Saint-Jean-d'Angély; 100 à Bordeaux; 10 à Baras; 20 à Langon; 70 à Chartres; 70 dans d'autres communes d'Eure-et-Loir; 10 à Chinon; 10 à Azay-le-Rideau; 300 à Orléans; 20 à la Ferté-Saint-Aubin; 10 à Sully-sur-Loire; 20 à Pithiviers; 300 à Nancy; 100 à Toul; 100 à Verdun; 60 dans trois autres communes de la Meuse; 190 à Poitiers; 10 à Chauvigny; 20 à Châtellerault; 40 à Moulins; 9 à Périgueux; 10 à Saumur; 8 à Cherbourg; 40 à Metz.

Il s'agit, bien entendu, de logements luxueux dont le coût est sans commune mesure avec celui des quelques habitations mises à la disposition des Français.

Mais l'occupation américaine n'est pas seulement une servitude intolérable qui coûte cher à la France. Elle est directement liée au plan de réarmement de l'Allemagne revancharde.

Ces dépôts de matériel de guerre sont destinés à réarmer la Wehrmacht et nul doute que dans l'esprit de ceux qui multiplient les pressions et les manœuvres pour faire ratifier les accords de Bonn et de Paris, cette occupation constitue aussi un moyen de pression non négligeable.

Il ne faut pas s'étonner, à la lecture du projet relatif aux comptes spéciaux du Trésor, si les investissements économiques et sociaux sont une fois de plus sacrifiés: on ne peut, à la fois, dépenser pour la guerre et encourager la vie économique du pays.

Nous avons déjà indiqué, lors du débat sur le nouvel emprunt gouvernemental, que le montant des investissements prévus pour 1954 n'est pas supérieur à ce qu'il était dans le dernier budget. La discussion qui s'est instaurée à la commission des finances sur les comptes spéciaux du Trésor permet d'affirmer que ce montant risque même d'être inférieur.

Procédant dans ce domaine comme pour les crédits militaires, le Gouvernement a séparé du budget général une partie de ces investissements et il a inscrit dans le projet des comptes spéciaux du Trésor ceux concernant les habitations à loyer modéré, l'équipement rural et certains autres secteurs de notre économie. Mais aucune précision n'est donnée sur le détail de ces investissements et leur montant global lui-même n'est nullement garanti.

En somme, le Gouvernement veut utiliser, pour les investissements, l'imprécision d'un projet que nous avons dénoncé tout à l'heure pour les crédits militaires.

Mais alors que cette imprécision voulue tend à camoufler, en premier lieu, un supplément de dépenses militaires, elle tend, par contre, à camoufler, en second lieu, une diminution des dépenses d'investissements. C'est dans ces conditions que la commission des finance, à l'unanimité, a disjoint les articles de l'actuel projet de loi concernant le montant des investissements qui y étaient mentionnés, en réclamant le retour à la présentation habituelle d'un budget général comprenant l'ensemble des investissements.

Nous ignorons encore les intentions du Gouvernement en réponse à la décision de la commission des finances. Mais nous pensons qu'il n'abandonnera pas volontiers un subterfuge qui lui permet, aux dépens des besoins économiques de la nation, de diminuer de quelques dizaines de milliards l'énorme déficit que sa politique engendre une fois de plus.

En ce qui nous concerne, nous nous opposerons à ce que le Gouvernement appelle une « débudgétisation » pour ne pas appeler les choses par leur nom véritable. Oui, monsieur le ministre des finances, vous savez bien qu'il s'agit d'un déficit dont vous tentez de dissimuler le montant réel, lequel s'évalue entre 700 et 800 milliards, comme les années précédentes.

M. Edgar Faure, *ministre des finances et des affaires économiques.* Non: M. le rapporteur général vous a dit qu'il s'évaluait à 280 milliards.

M. Georges Cosnat. D'après vos chiffres, d'après votre comptabilité spéciale, monsieur le ministre des finances, mais non d'après la comptabilité réelle.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Si l'on vous suivait, il serait de 2.000 milliards.

M. Georges Cosnat. Le fond du problème budgétaire demeure dans l'existence de cet énorme déficit dont les causes résident, avant tout, dans le montant des dépenses militaires que la politique dite « atlantique » n'a cessé d'accroître depuis sept ans.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Reconnaissez que ce genre de dépenses a diminué.

M. Georges Cosnat. Nous pourrons nous expliquer sur les crédits militaires quand vous le voudrez, mais vous aurez du mal à faire cette démonstration alors que vous intensifiez la guerre en Indochine, alors que vous souscrivez toujours plus aux exigences des militaires américains.

Nous attendons votre démonstration et nous apporterons la preuve du contraire. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Vous ne pouvez pas contester les chiffres.

M. Georges Cosnat. Nous verrons.

Pour l'instant, il s'agit de chiffres dissimulés, car vous ne voulez pas reconnaître qu'il faut changer de politique.

C'est une vérité pourtant connue de tous les Français, mais vous vous obstinez à ne pas vouloir l'admettre.

En votant contre le projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor, le groupe communiste exprimera la volonté de la nation que cette vérité doit finalement l'emporter sur toutes les astuces, sur tous les camouflages et sur tous les aspects d'une politique contraire aux intérêts de la France. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9.

M. René Lamps. Le groupe communiste vote contre.

(*L'article 9, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 10.]

M. le président. « Art. 10. — Il est ouvert, dans les écritures du Trésor, un compte spécial d'affectation intitulé « Assistance militaire aux Etats associés », géré par le ministre chargé des relations avec les Etats associés.

« Ce compte est crédité de la contre-valeur en francs des versements faits par les Etats-Unis d'Amérique au titre du financement des armées des Etats associés. Il est débité du montant de dépenses effectuées au profit de ces armées, y compris les dépenses de personnel par dérogation aux dispositions de l'article 20 de la loi n° 48-1437 du 14 septembre 1948, modifié par l'article 4 de la loi n° 49-958 du 18 juillet 1949.

« Des décrets pris sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre chargé des relations avec les Etats associés pourront en cours d'année procéder à des virements de titre à titre et de chapitre à chapitre. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 10.

M. René Lamps. Le groupe communiste vote contre.

(*L'article 10, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 11.]

M. le président. « Art. 11. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Modernisation des débits de tabacs », géré par le ministre des finances et destiné à assurer le financement des opérations de modernisation des débits de tabacs.

« Ce compte comporte en recettes:

« *a*) Un prélèvement sur le produit des redevances des débits de tabacs;

« *b*) Le montant de l'amortissement des prêts consentis aux débitants de tabacs;

« *c*) Les reversements exceptionnels de subventions et de prêts.

« Il retrace en dépenses:

« *a*) Le versement des subventions et des prêts consentis aux débitants;

« *b*) Le payement des frais de gestion;

« *c*) Les restitutions de sommes indûment perçues. »

La parole est à M. Tourtaud.

M. Auguste Tourtaud. L'article 11 prévoit l'ouverture d'un compte spécial pour modernisation des débits de tabacs. L'exposé des motifs de cet article nous apprend ou, plutôt, nous confirme que les redevances versées par les gérants de débits de tabacs ont, de tout temps, servi, d'une part à payer les parts de redevance attribuées aux titulaires, d'autre part à maintenir les débits en bon état d'exploitation.

A l'heure actuelle, l'Etat participe aux frais engagés par les débitants qui modifient la présentation et l'agencement de leur comptoir en réduisant, après exécution des travaux, dans une certaine mesure — 5 p. 100 au maximum — et pendant un certain temps — dix ans au maximum — le montant de la redevance.

Le Gouvernement prévoit à ce titre, pour la modernisation des débits de tabacs, une somme évaluée à 470 millions et comprise dans l'état B.

Je rappelle que chaque fois qu'un débitant achète au monopole 100 francs de tabac, il perçoit 6 francs sur lesquels on lui retient 30 p. 100 si son débit est annexé à un café, 25 p. 100 s'il est annexé à une librairie.

Cette retenue prélevée sur la part revenant aux débitants atteint des chiffres impressionnants si l'on considère le montant global des ventes, de l'ordre de 200 à 220 milliards de francs, ce qui a laissé au monopole une marge de 3.500 millions à 4 milliards de francs pour les années écoulées.

S'il est vrai que les redevances versées par les gérants des débits de tabacs ont, de tout temps, servi à payer les parts de redevances attribuées aux titulaires, il faut reconnaître que le montant des sommes affectées à ce titre n'a pas suivi la progression enregistrée dans le montant global des ventes de tabacs par le monopole.

Au demeurant, la réévaluation des parts forfaitaires se fait de façon empirique et nous voudrions obtenir à ce sujet quelques précisions de la part de M. le ministre des finances.

En outre, le nombre de débitants bénéficiaires en 1953 de la réduction du montant de la redevance après modernisation de leur débit est peu élevé. Il s'élève à 250 sur 40.000 débits, si mes renseignements sont exacts.

Le choix ne peut satisfaire l'ensemble des débitants de tabac non pas seulement parce que le nombre des bénéficiaires est très limité, mais parce que ses modalités ne sont pas toujours très judicieuses; en fait, ce sont souvent les débits les plus importants, les mieux placés qui sont ainsi avantagés.

Voici les questions précises que je désire poser à propos de l'ouverture de ce compte de 470 millions affecté à la modernisation des débits de tabac: avant cette affectation, à quelle destination allait ce crédit important ? Si vous affectez 470 millions à ce compte spécial, que restera-t-il là où vous les prenez ?

Mes questions sont précises. Elles devraient susciter des réponses précises.

Vous pourriez nous indiquer aussi, monsieur le ministre, le crédit qui vous est nécessaire pour faire face aux parts forfaitaires attribuées aux titulaires de débits de tabac; il serait intéressant d'en connaître le montant.

Enfin, puisque vous dégagez 470 millions pour la modernisation des débits de tabac, nous vous invitons à penser aux revendications des ouvriers du monopole. Ces revendications peuvent être formulées simplement.

L'administration du monopole aurait fait à son personnel des proposition de rétribution exceptionnelle, sous la forme de parts de productivité, que nous ne pouvons approuver.

Nous ne pouvons admettre, en effet, que pèsent sur ce personnel des mesures qui se rapportent à la productivité que l'on veut accélérer dans les manufactures.

Si, pour l'attribution de cette rétribution supplémentaire, l'on se met à tenir compte non seulement du rendement, mais aussi du comportement, de la manière de servir de chaque agent, des sanctions disciplinaires qu'il a pu ou pourrait encourir, notamment sans doute à la suite de mouvements revendicatifs, nous ne pouvons marquer notre accord.

Il conviendrait de prévoir beaucoup plus simplement, ce qui rencontrerait sans nul doute l'approbation des organisations syndicales, une prime exceptionnelle dont le montant devrait être au moins égal à un mois de salaire effectivement perçu. A ce sujet également nous voudrions connaître la position du Gouvernement.

Telles sont les questions que je voulais poser, monsieur le ministre.

Vous dégagez des crédits, je le répète, pour la modernisation des débits de tabac; c'est bien. Dites-nous d'où viennent ces crédits, ce qui vous reste sur cette source de recettes et quelles sont vos intentions à l'égard du personnel de la Société d'exploitation industrielle des tabacs et allumettes. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Thamier.

M. Henri Thamier. Monsieur le président, j'aurais été très heureux que M. le ministre des finances voulût bien répondre aux questions précises que vient de poser mon collègue M. Tourtaud, parce qu'il m'aurait personnellement éclairé aussi sur un autre point au sujet duquel je voudrais obtenir une précision.

M. Tourtaud vient d'exposer que l'article 11 ouvrait dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Modernisation des débits de tabacs » et qu'à cet effet un crédit de 470 millions de francs était prévu.

Il a posé cette question très pertinente: combien reste-t-il ?

Je n'ai pu obtenir, lors de la discussion du budget du ministère de l'agriculture, ni lors de la discussion des interpellations agricoles, de précisions sur la politique de M. le secrétaire d'Etat au budget en ce qui concerne le problème des tabacs et, plus particulièrement, sur celui de la rémunération légitime des planteurs de tabac; aussi voudrais-je saisir l'occasion qui m'est offerte ce soir de demander au Gouvernement quelle politique il entend suivre en matière tabacole en ce qui concerne les planteurs. Est-il favorable à la revendication, d'ailleurs soutenue par l'unanimité des parlementaires appartenant au groupe tabacole, présentée par l'ensemble des planteurs de tabac qui demanderaient que le prix moyen de la récolte pour 1954 fût de 450 francs le kilogramme.

Je crois savoir que les intentions de vos représentants à la S. E. I. T. A. ne sont pas conformes à cette revendication puisqu'il serait question, d'après certains, d'une diminution du prix du tabac.

Je désirerais obtenir les précisions que vient de solliciter M. Tourtaud car je pense qu'il existe des fonds suffisamment importants pour donner satisfacion aux planteurs qui, après tout, ne demandent que la satisfaction d'une revendication bien légitime dont le coût se monterait, pour l'ensemble de la France, à moins de 3 milliards de francs répartis entre plus de 100.000 planteurs.

N'ayant pas obtenu de réponse dans le passé sur ces points précis, nous voudrions être éclairés, ce soir. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je fais observer à M. Tourtaud et à M. Thamier que la question du prix du tabac n'a pas de rapport avec l'article 11 qui est une disposition comptable.

C'est une question étrangère à la gestion des comptes spéciaux du Trésor.

M. Auguste Tourtaud. Monsieur le ministre, quand obtiendrons-nous des précisions, si vous ne voulez pas nous les donner au moment de l'ouverture d'un compte spécial ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Vous connaîtrez les décisions dès qu'elles seront prises.

M. Auguste Tourtaud. Telle est la caractéristique des fonds spéciaux, je veux dire des comptes spéciaux du Trésor!

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ce n'est pas la même chose.

M. Pierre Meunier. En matière de débits de tabac, vous savez très bien que les fonds dont parle M. Tourtaud sont des fonds spéciaux. C'est la caisse noire.

M. Auguste Tourtaud. Dans l'esprit de M. le ministre, il ne s'agirait pas d'un lapsus, s'il employait l'expression: « fonds spéciaux » pour ce compte.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ce n'est pas moi qui l'ai employée; c'est vous.

M. Auguste Tourtaud. J'estime, en effet, que votre embarras à répondre à la question précise qui vous a été posée est causé par le fait que les fonds dont il s'agit ont le caractère de fonds spéciaux.

C'est bien de l'ouverture d'un compte spécial du Trésor qu'il est question, et l'attention de nos collègues devrait être retenue par la réponse que vous venez de me faire.

Si nous n'obtenons pas de précisions maintenant, quand les aurons-nous ? Vous nous rendrez des comptes. Et encore, n'est-ce pas sûr! Mais ce que nous voulons savoir, c'est, au moment de l'ouverture d'un compte spécial, quelles sont vos intentions précises à son sujet.

C'est bien au moment où vous ouvrez un compte sur la modernisation des débits de tabac que nous pouvons vous poser ces questions. Nous n'aurons pas par la suite l'occasion de les poser au cours de l'année 1954.

C'est pourquoi nous ne pouvons admettre votre réponse.

Si nous n'obtenions pas de précisions, l'Assemblée devrait suspendre immédiatement la discussion sur les comptes spéciaux du Trésor.

M. Henri Thamier. Nous avons été envoyés au Parlement pour obtenir des précisions.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. La commission des finances, lorsqu'elle a examiné l'article 11, pouvait le faire à la lumière des questions que je m'étais permis de poser au Gouvernement sur les trois points suivants:

Premièrement, le nouveau régime est-il susceptible ou non d'entraîner une réduction des parts de redevances attribuées aux titulaires ?

Deuxièmement, dans quelles conditions seront allouées les subventions et les prêts consentis aux débitants ?

Troisièmement, la commission des débits de tabac sera-t-elle appelée à intervenir dans leur répartition ?

Il semble que ces trois questions résument le problème.

Si le Gouvernement veut bien sur ces trois points répondre à l'Assemblée, il semble qu'il n'y aura aucun inconvénient, malgré l'intervention de nos collègues communistes, à voter l'article 11.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Henri Ulver, *secrétaire d'Etat au budget.* C'est avec plaisir que je réponds aux questions posées par M. le rapporteur général.

Premièrement, le nouveau régime n'entraînera pas une réduction des parts de redevances et son application ne portera pas atteinte aux droits des titulaires.

M. Auguste Tourtaud. Quel est le montant de ces parts ?

M. le secrétaire d'Etat au budget. Un représentant du service des affaires générales au ministère des finances et des affaires économiques, service dans les attributions duquel entre la nomination des titulaires, fait d'ailleurs partie de la commission qui examine les dossiers de subventions et de prêts.

M. Auguste Tourtaud. Vous ne donnez aucun chiffre.

M. le secrétaire d'Etat au budget. En second lieu, M. le rapporteur général a demandé dans quelles conditions seront allouées les subventions et les prêts consentis aux débitants. Il désire savoir si ces conditions seront les mêmes pour les débits de première et de deuxième classe.

Les débitants susceptibles de bénéficier de subventions et de prêts sont choisis par la direction générale des impôts en fonction de l'intérêt que leur établissement présente pour le monopole. Un souci de productivité préside à ce choix.

Le choix intervient à la suite de propositions faites par les directeurs départementaux des contributions indirectes et par les directeurs régionaux des ventes de la S. E. I. T. A. Il tient compte de la rentabilité de l'entreprise, de la solvabilité et des qualités commerciales des débitants. Il est arrêté par la direction générale des impôts après avis de la commission consultative.

Le montant de la subvention et du prêt est fixé au vu des plans et devis des travaux et compte tenu de l'effort financier que les débitants peuvent eux-mêmes entreprendre. Les décisions sont alors prises par la direction générale des impôts, après avis exprimé par la commission consultative.

Le montant de l'aide de l'Etat ne peut, en aucun cas, excéder: pour la subvention, comme dans l'ancien régime, la moitié des remises sur la vente des tabacs allouées aux débitants au titre de l'exercice écoulé; pour le prêt, la somme de 3 millions de francs.

Enfin, la troisième question a été celle-ci: la commission des débits de tabac sera-t-elle appelée à intervenir dans leur répartition ?

A cette question la réponse est négative.

Sous l'ancien régime, la direction générale des impôts, après consultation de la S.E.I.T.A., intervenait seule pour déterminer le montant de participation de l'Etat aux dépenses de modernisation des débits de tabac. Il n'y a pas lieu de modifier cette règle de compétence.

M. Auguste Tourtaud. Vous ne donnez aucun chiffre, monsieur le ministre.

M. Henri Thamier. Quel est le montant des redevances ?

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 11.

(*L'article 11, mis aux voix, est adopté.*)

[*Articles* 12 *et* 13.]

« Art. 12. — I. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Fonds commun de la recherche scientifique et technique outre-mer », géré par le ministre de la France d'outre-mer et destiné à assurer le financement des organismes de recherches scientifiques et techniques de la France d'outre-mer.

« Ce fonds est alimenté:

« 1° Par le versement, par les territoires d'outre-mer, d'une quote-part du produit des droits et taxes indirectes de toute nature perçus, par eux, sur leurs exportations; cette quote-part est déterminée par arrêté conjoint du ministre de la France d'outre-mer et du ministre chargé du budget et ne peut excéder 10 p. 100 du produit des droits;

« 2° Par une contribution du budget de l'Etat;

« 3° Eventuellement, par des subventions, dotations de collectivités et organismes publics ou privés et de particuliers.

« II. — Pour la gestion du compte spécial susvisé, le ministre de la France d'outre-mer sera assisté d'un conseil d'administration dont la composition et les attributions seront fixées par un règlement d'administration publique pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer, du ministre des finances et du ministre chargé du budget; ce conseil comprend obligatoirement deux représentants de la commission des finances de l'Assemblée nationale, un représentant de la commission des finances du Conseil de la République, un représentant de chacun des grands conseils pour les territoires groupés, un représentant de l'assemblée représentative de Madagascar et un représentant de chacune des assemblées territoriales pour les territoires non groupés.

« Ce règlement fixera également les règles de gestion et de fonctionnement du fonds commun ainsi que les conditions d'application du présent article.

« III. — Les dispositions ci-dessus entreront en vigueur pour chaque territoire à une date qui sera fixée par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, du ministre des finances et du ministre chargé du budget. Les dispositions de l'article 62 de la loi de finances du 24 mars 1947 cesseront d'avoir effet à cette même date. » — (*Adopté.*)

« Art. 13. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte de règlement avec les gouvernements étrangers intitulé: « Application de la convention économique franco-sarroise du 20 mai 1953 », géré par le ministre des finances et destiné à suivre en recettes et en dépenses le montant des sommes prélevées et remboursées par le Gouvernement sarrois au titre de l'ouverture de crédit permanente qui lui est accordée par le Gouvernement français.

« Le découvert de ce compte qui ne portera pas intérêt est, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 7 de la convention précitée, fixé au quarante-sixième des avances permanentes accordées par la Banque de France à l'Etat français. » — (*Adopté.*)

[*Article* 14.]

M. le président. L'article 14 est réservé jusqu'à l'examen de la lettre rectificative.

[*Articles* 15 *à* 17.]

« Art. 15. — La date de clôture des comptes spéciaux énumérés ci-dessous, fixée au 31 décembre 1953, est reportée au 31 décembre 1954:

« Liquidation des organismes professionnels (art. 169 de la loi n° 46-2154 du 7 octobre 1946) et para-administratifs (art. 51 de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950 modifié par l'article 36 de la loi n° 53-75 du 6 février 1953);

« Opérations consécutives à l'introduction du franc en Sarre;

« Opérations de recettes et de dépenses afférentes à la réalisation des surplus américains et des biens prélevés en Allemagne. » — (*Adopté.*)

TITRE III

Dispositions spéciales.

« Art. 16. — I. — Le sixième alinéa de l'article 2 de la loi n° 49-310 du 8 mars 1949 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« 1° Le total des dépenses d'un compte d'affectation spéciale ne peut excéder le total des recettes du même compte, sauf pendant les trois premiers mois de sa création. Dans ce cas, le découvert ne peut être supérieur au quart des dépenses autorisées pour l'année en cours. »

« II. — La loi annuelle relative aux comptes spéciaux du Trésor fixe pour chaque compte d'affectation spéciale l'imputation qui sera donnée à son solde créditeur. » — (*Adopté.*)

« Art. 17. — L'article 13 du décret n° 53-714 du 9 août 1953 sur la responsabilité des comptables publics est complétée par les dispositions ci-après:

« Tout comptable public, tout établissement, toute personne qui accepte d'un comptable public, déclarant agir ès qualités un dépôt de fonds ou valeurs est solidairement responsable envers le Trésor de la restitution de ces fonds ou valeurs ou de la justification de leur emploi, si ce dépôt n'est pas autorisé par instructions générales ou particulières émanant du ministre des finances.

« Tout comptable public, tout établissement, toute personne qui accepte d'un fonctionnaire administrateur ou agent déclarant agir ès qualités un dépôt de fonds ou valeurs, est solidairement responsable envers le Trésor de la restitution de ces fonds ou valeurs ou de la justification de leur emploi si une gestion de fait est ultérieurement établie.

« Un décret contresigné par le ministre des finances pourra prévoir des dérogations aux dispositions des deux précédents alinéas, en vue d'assurer la liquidation des comptes actuellement existants. » — (*Adopté.*)

[*Article* 18.]

M. le président. Nous arrivons à l'article 18, qui est ainsi conçu:

« Art. 18. — Des fonctionnaires appartenant à la caisse des dépôts et consignations peuvent être appelés à participer aux vérifications des membres de l'inspection générale des finances, sous la responsabilité de ces derniers, lorsqu'il s'agit de la vérification d'organismes dont la caisse des dépôts et consignations reçoit des dépôts de fonds, ou auxquels elle apporte un concours financier ou encore sur lesquels elle est habilitée à exercer un contrôle. Ces fonctionnaires sont désignés par arrêté ministériel. »

M. Marcel David demande la disjonction de cet article.

La parole est à M. Marcel David.

M. Marcel David. J'ai une brève observation à présenter et une inquiétude à exprimer au sujet de ce texte.

A la première lecture, en commission, cet article 18 m'avait paru absolument anodin. Puis, à nouvelle lecture, il me paraît plein de menaces.

Il prévoit que les inspecteurs des finances pourront se faire aider par des employés de la caisse des dépôts et consignations.

Vous me direz peut-être, monsieur le ministre, qu'il y a trop peu d'inspecteurs des finances pour effectuer des contrôles. Peut-être faut-il augmenter le nombre des candidats admis au concours ou rappeler les fonctionnaires qui ont quitté la profession pour qu'ils exercent les contrôles pour lesquels ils avaient été recrutés.

Je crains que cet article 18 ne soit l'amorce discrète d'une réforme beaucoup plus importante. Je prévois une mainmise de l'inspection des finances sur la caisse des dépôts et consignations, au sein de laquelle, jusqu'à présent, l'inspection des finances n'était pas habilitée à exercer une action.

Je crains donc qu'il n'y ait une modification profonde du statut de l'inspection des finances. Elle est discrète mais il me semble qu'elle est amorcée. C'est pourquoi j'ai demandé la disjonction de l'article 18.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Les appréhensions de M. Marcel David ne sont pas justifiées.

En effet, l'inspection des finances a une vocation normale pour ces contrôles qui ne sont pas faits sans elle et il n'y a rien à craindre des dispositions de l'article 18.

Il s'agit uniquement de lui permettre d'utiliser les administrateurs civils qui appartiennent à la caisse des dépôts et consignations pour ces travaux de contrôle.

pour ces contrôles qui ne sont pas faits sans elle, et il n'y a pas lieu de vous inquiéter.

M. le président. Maintenez-vous votre demande de disjonction, monsieur David ?

M. Marcel David. Non, monsieur le président. Nous verrons si l'avenir donne raison à M. le ministre ou à moi.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Nous en reparlerons.

M. le président. La demande de disjonction de l'article 18 est retirée.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, y-a-t-il une amélioration dans le contrôle effectif de l'inspection des finances ? En d'autres termes, y a-t-il une augmentation du nombre des inspecteurs qui procèdent à des vérifications ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il s'agit de compléter l'action de l'inspection des finances par des spécialistes, des administrateurs appartenant à la caisse des dépôts et consignations, qui sont précisément en relation avec les organismes vérifiés.

M. le rapporteur général. Seulement, monsieur le ministre, depuis déjà plusieurs années, il s'était produit une amélioration normale du nombre des inspecteurs des finances qui, réellement, procèdent à des vérifications dans les grandes administrations et les services.

Cette amélioration se maintiendra-t-elle en 1954 ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques Elle se maintiendra.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 18.

(*L'article 18, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 19.]

« Art. 19. — Les rapporteurs généraux des commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République ou leurs délégués sont membres de droit du compte de direction de la loterie nationale prévu par les décrets des 21 septembre 1936 et 9 avril 1945. » — (*Adopté.*)

[*Article* 20.]

M. le président. « Art. 20. — I. — L'article 32 du code des caisses d'épargne est abrogé.

« II. — L'article 18 du code des caisses d'épargne est remplacé par le texte suivant:

« Lorsqu'il s'est écoulé un délai de trente ans à partir tant du dernier versement ou remboursement que de tout achat de rente et de toute autre opération effectuée à la demande des déposants, les sommes que détiennent les caisses d'épargne au compte de ceux-ci, sont prescrites à leur égard. Elles sont réparties entre les caisses d'épargne à concurrence des deux cinquièmes, et, pour le surplus, versés au fonds national de solidarité et d'action mutualiste.

« Les caisses d'épargne sont tenues d'adresser six mois avant l'expiration du délai de trente ans ci-dessus défini, aux fins de remboursement, un avis au titulaire de tout compte atteint par la prescription et dont l'avoir en capital et intérêt est égal ou supérieur à 2.000 francs. Ces mesures de publicité sont annoncées par un avis au *Journal officiel* de la République française. Si l'ayant droit ne peut être connu, ou si, pour une cause quelconque, le remboursement ne peut être opéré, la somme inscrite à son crédit est répartie dans les conditions fixées à l'alinéa précédent.

« A l'égard des versements faits... »

(*Le reste sans changement.*)

« III. — L'article 44 du code des caisses d'épargne est remplacé par le texte suivant:

« Durant les six mois qui précèdent l'expiration du délai de trente ans fixé à l'article 18, la liste des déposants titulaires de comptes atteints par la prescription est affichée dans la salle

des séances publiques de la caisse d'épargne et des succursales ou, pour les caisses ayant plus de 500 comptes abandonnés, tenue à la disposition des intéressés au siège de la caisse d'épargne.

« Sont exemptés de l'affichage prescrit à l'alinéa précédent les comptes dont le montant en capital et intérêts est inferieur à 100 francs.

« Les sommes que détiennent les caisses d'épargne au compte des déposants qui auront fait l'objet des avis individuels prévus par l'article 18 ci-dessus, et de l'affichage visé au présent article ne pourront, à partir de ces mesures, être réclamées par l'Etat en cas de déshérence ou de déclaration d'absence. Il en sera de même des sommes figurant aux comptes exemptés des mesures précitées. »

M. Minjoz a présenté un amendement tendant à compléter l'article 20 par les dispositions suivantes:

« IV. — L'alinéa 1er de l'article 45 du code des caisses d'épargne est modifié comme suit:

« *Art.* 45. — Dans la limite maxima de 50 p. 100 du montant des fonds déposés par chacune d'elles à la caisse des dépôts et consignations, les caisses d'épargne ordinaires peuvent obtenir qu'une partie de leurs fonds soit employée sur leur initiative dans les conditions prévues au 2° de l'article 19. »

« (*Le reste de l'article sans changement.*) »

La parole est à M. Marcel David, pour soutenir cet amendement.

M. Marcel David. Je me permets de donner lecture de l'exposé des motifs de l'amendement présenté par mon collègue M. Minjoz:

« C'est dans un souci de prudence fort compréhensible que le législateur avait, en 1950, fixé à 30 p. 100 du montant total des dépôts des fonds susceptibles d'être placés sur l'initiative des caisses d'épargne par la caisse des dépôts et consignations.

« Depuis trois années l'expérience a montré que ce système fonctionne à la satisfaction générale et n'a donné lieu à aucune difficulté d'application. Bien au contraire, il en est résulté un effet de propagande certain auprès des populations locales et les résultats des opérations des caisses d'épargne font apparaître, cette année, des excédents records.

« En fixant à 50 p. 100 au lieu de 30 p. 100 le total des fonds susceptibles d'être mis à la disposition de l'économie locale sur l'initiative des caisses d'épargne, les collectivités ne verraient pas diminuer leurs possibilités d'emprunt qui, si cette modification n'était pas apportée, seraient considérablement réduites dans un avenir très proche. »

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. La commission des finances ne voit aucun inconvénient et considère qu'il y a peut-être même divers avantages à accepter l'amendement de M. Minjoz. D'ailleurs, je ne pense pas que le Gouvernement soulève des objections majeures à ce texte qui donne aux caisses d'épargne une possibilité encore plus grande de s'intégrer dans le jeu des collectivités locales.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je crois qu'il vaudrait mieux nous en tenir à la limite de 30 p. 100 (*Exclamations à l'extrême gauche*) parce qu'il convient d'abord de voir comment ce système va évoluer.

En outre, il ne faut pas diminuer les ressources de la caisse des dépôts et consignations à laquelle on fait appel notamment en ce qui concerne la construction des habitations à loyer modéré.

Je préférerais donc demander à l'Assemblée de s'en tenir aux 30 p. 100, tout en promettant à M. David et à M. Minjoz d'étudier la possibilité d'élever ce plafond.

Je reconnais que la question peut être examinée, mais la décision que nous pourrions prendre aujourd'hui serait, selon moi, prématurée.

M. Auguste Tourtaud. Singulière manière d'encourager les investissements!

M. le président. La parole est à M. Gaubert, rapporteur pour avis de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre.* La commission de la reconstruction verrait d'un œil favorable l'adoption de l'amendement de M. Minjoz.

En effet, les fonds mis par les caisses d'épargne à la disposition des organismes d'habitations à loyer modéré représentent un appui et un appoint fort important, chaque année.

Cependant, monsieur le ministre des finances, dans les recommandations que vous avez communiquées aux conseils d'administration des caisses d'épargne, vous conseillez fortement, mais vous ne faites que conseiller, que 50 p. 100 des excédents, dont les caisses d'épargne peuvent désigner les bénéficiaires, soient affectés à des constructions de logements. Or, ce conseil n'est pas toujours suivi.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. D'accord!

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* Je crois que les conclusions de la commission spécialisée du plan allaient même jusqu'à proposer que 75 p. 100 des excédents soient mis à la disposition de ceux qui construisent des logements.

Je ne méconnais pas les besoins des collectivités locales, mais elles peuvent s'adresser à d'autres prêteurs que la caisse des dépôt et consignations, tandis que les offices d'habitations à loyer modéré ne peuvent s'adresser qu'à elle. Aussi, je vous demande, monsieur le ministre, de faire en sorte que cette recommandation de mettre 50 p. 100 des excédents à la disposition de la construction soit beaucoup plus impérative, de manière que les conseils d'administration des caisses d'épargne, qui vont se réunir au mois de janvier pour fixer l'utilisation de leurs excédents, mettent réellement 50 p. 100 des fonds à la disposition des organismes de construction de logements.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'accepte que l'augmentation du pourcentage corresponde uniquement à des constructions, mais encore faudrait-il que cela fût précisé dans l'amendement. Alors, je rejoindrais votre pensée.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* Je vais déposer un sous-amendement en ce sens.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'y insiste, le vote de la disposition proposée par M. Minjoz serait un peu prématuré aujourd'hui. Nous pourrons mettre au point une formule correspondant à vos indications.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. M. le ministre des finances pourrait peut-être donner des instructions pour que, dans certains cas, particulièrement dans celui de la construction de logements, le taux de 50 p. 100 puisse être atteint.

Cela peut relever du pouvoir réglementaire et du pouvoir exécutif.

Je suis convaincu que M. Marcel David renoncerait à l'amendement qu'il a soutenu si pareil engagement était pris par M. le ministre des finances.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je puis accepter l'amendement de M. Minjoz si, comme j'ai cru le comprendre, l'Assemblée entend que le pourcentage des excédents soit utilisé pour la construction.

M. Marcel David. D'accord.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je peux donner des instructions en ce sens aux conseils d'administration des caisses d'épargne.

M. le président. Il est bien entendu que je ne peux soumettre à l'Assemblée que l'amendement de M. Minjoz, car je n'ai été saisi d'aucun sous-amendement.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* Je puis rédiger un sous-amendement, monsieur le président.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'ajoute que je donnerai des instructions, en m'appuyant sur la discussion d'aujourd'hui, pour que le pourcentage des excédents dont les caisses d'épargne peuvent disposer pour des placements locaux soit, de préférence et dans une large proportion, utilisé pour la construction.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* Il est des collectivités locales qui s'adressent aux caisses d'épargne, alors qu'elles peuvent s'adresser, pour le financement de leurs constructions scolaires ou de la réparation des bâtiments communaux, à d'autres organismes, notamment le Crédit foncier. Les organismes d'habitations à loyer modéré et surtout les offices d'habitations à loyer modéré, ne peuvent recourir, eux, qu'à la caisse des dépôts et consignations. C'est dire l'intérêt de la précision que nous demandons.

M. le président. Sous le bénéfice des observations de M. le ministre des finances et des affaires économiques, je mets aux voix l'amendement de M. Minjoz.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 20, modifié par cet amendement.

(*L'article 20, ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 21.*]

M. le président. « Art. 21. — Le deuxième alinéa de l'article 1ᵉʳ de la loi du 13 mars 1917 ayant pour objet l'organisation du crédit au petit et moyen commerce, à la petite et moyenne industrie est remplacé par le texte suivant:

« Elles ont pour objet exclusif de cautionner leurs membres à raison de leurs opérations professionnelles. La caution peut être donnée par l'aval ou l'endos des effets de commerce et billets créés, souscrits ou endossés par les membres de la société, ou par acte séparé dans des conditions déterminées par un décret pris dans la forme d'un règlement d'administration publique. »

« Le dernier alinéa de l'article 1ᵉʳ est complété comme suit:

« Par dérogation aux dispositions de l'article 12 de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, la libération du surplus se fait par rappels successifs des quarts non encore versés au fur et à mesure de l'accroissement des opérations de cautionnement mutuel de manière à permettre à la société de proportionner le montant du fonds social au volume des opérations traitées. »

« L'alinéa 1ᵉʳ de l'article 3 et remplacé par le texte suivant:

« Les statuts doivent exiger que le conseil d'administration détermine pour chaque sociétaire le montant maximum des cautions qui peuvent être accordées et limiter la durée pour laquelle ces cautions seront données. »

« L'article 4 est modifié comme suit:

« Le capital, de même que le fonds de réserve, est affecté à la garantie des cautions données par la société de manière à servir de provision pour les effets, billets et engagements, à défaut de règlement. Les administrateurs sont tenus avant de commencer à donner aucune caution... »

« (*Le reste sans changement.*) »

M. Louis Briot a déposé un amendement qui tend à compléter le texte modificatif proposé pour le deuxième alinéa de l'article 1ᵉʳ de la loi du 13 mars 1917 par les dispositions suivantes:

« Toutefois les actes nécessaires à la constitution et à la dissolution des sociétés de caution mutuelle, créées en application de la loi du 13 mars 1917, sont dispensés du timbre et enregistrés gratis s'ils remplissent les conditions fixées à l'article 714, premier alinéa, c'est-à-dire s'ils ne portent pas transmission de biens meubles ou immeubles entre les associés ou autres personnes.

« Un arrêté du ministre des finances fixera les limites dans lesquelles sont admises les provisions destinées à faire face aux risques particuliers afférents aux opérations traitées par les sociétés de caution mutuelle créées par cette loi. »

La parole est à M. Briot.

M. Louis Briot. Mes chers collègues, le Gouvernement, au mois d'août, a publié un décret concernant l'organisation des marchés agricoles.

C'est fort bien, et le monde agricole ne peut que s'en féliciter.

Toutefois, il est indispensable de donner à cette organisation un corollaire en matière de crédit.

En effet, lorsqu'il faut stocker, en vue de la vente et de la distribution, des produits agricoles, la trésorerie des entreprises ne suffit plus et il est indispensable d'avoir recours aux caisses de caution mutuelle.

C'est pourquoi je demande au Gouvernement qu'il veuille bien ne pas faire d'objections à l'adoption de mon amendement, qui tend à exonérer ces caisses des droits d'apport, d'autant que ces droits sont d'un montant négligeable, puisqu'ils ne représentent que quelques dizaines de millions de francs.

Il est indispensable de décharger les entreprises de ces droits d'apport, puisqu'elles sont dans l'obligation de constituer des caisses de caution mutuelle.

En outre, il arrive parfois que ces droits d'apport rendent les garanties instables, parce qu'on hésite à investir des sommes dans des apports et à les conserver comme provision. C'est cette instabilité dans les sommes ainsi déposées qui provoque l'instabilité de la garantie.

Il est donc indispensable, à mon sens, d'exonérer les caisses de caution mutuelle des droits d'apport et de limiter — c'est d'ailleurs ce que je propose dans le dernier alinéa de mon amendement — le volume de la provision.

Il y a intérêt, monsieur le ministre, à ce que vous acceptiez mon amendement comme corollaire indispensable à la loi d'organisation des marchés agricoles.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'ai suivi avec intérêt l'argumentation de M. Briot.

Toutefois, il s'agit d'une question purement fiscale. Dans un souci de bonne méthode, et pour ne pas opposer à M. Briot un article du règlement, je lui demande de reporter son amendement à la loi de réforme fiscale ou à une loi d'aménagements fiscaux, car il n'a vraiment pas sa place dans le projet relatif aux comptes spéciaux du Trésor.

D'ici là, j'aurai le temps d'étudier l'incidence financière de la proposition de notre collègue, incidence qui ne doit pas être considérable mais qu'il faut néanmoins chiffrer.

M. Louis Briot. Monsieur le ministre, je veux bien retirer mon amendement. Mais, à la commission des finances où je l'avais déposé à la loi de finances, on m'a fait remarquer que sa place était dans les comptes spéciaux. (*Sourires.*)

Vous me dites maintenant qu'il n'y a pas sa place. On me renvoie d'un projet à un autre et j'ai l'impression que je n'aurai jamais satisfaction. Je ne voudrais pas que votre réponse soit un procédé dilatoire et j'aimerais que vous preniez l'engagement de reconsidérer la question.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Entendu !

M. le président. Monsieur Briot maintenez-vous votre amendement ?

M. Louis Briot. Je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix l'article 21.

(*L'article 21, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 22.*]

« Art. 22. — Les dispositions de l'article 10 de la loi n° 49-985 du 25 juillet 1949 sont applicables aux participations acquises par l'Etat postérieurement au 25 juillet 1949.

« Le Gouvernement devra informer les commissions des finances du Parlement et de la Cour des comptes des opérations effectuées par application des dispositions de l'article 10 de la loi du 25 juillet 1949, dans le délai de trois mois à dater de la conclusion de ces opérations. » — (*Adopté.*)

[*Article 23.*]

M. le président. La commission des finances a disjoint l'article 23.

MM. Abelin, Lacoste, Eugène Montel et Peytel ont déposé un amendement tendant à rétablir le texte du Gouvernement, ainsi conçu:

« Art. 23. — Le ministre des finances et des affaires économiques est autorisé à porter le fonds de dotation des mines domaniales de potasse d'Alsace à 4 milliards de francs et le fonds de dotation de l'office national industriel de l'azote à 2 milliards.

« Les opérations visées à l'alinéa précédent seront imputées sur le compte spécial du Trésor « Gestion de titres de sociétés d'économie mixte appartenant à l'Etat ».

La parole est à M. Abelin.

M. Pierre Abelin. L'exposé des motifs de l'article 23 est très clair. La commission des finances avait disjoint cet article pour permettre à sa sous-commission compétente d'approfondir ce problème.

Or, la sous-commission compétente a bien travaillé. Ses conclusions sont favorables. Je demande donc à l'Assemblée d'accepter l'amendement que j'ai déposé avec MM. Lacoste, Eugène Montel et Peytel.

M. le président. La parole est à M. Marcel David.

M. Marcel David. Je ne m'opposerai pas à la reprise de l'article 23 mais j'ai des inquiétudes à exprimer à son sujet.

Je voudrais que M. le ministre des finances me donne tous les apaisements dont j'ai besoin. Il s'agit du problème de la potasse, et non pas seulement des mines domaniales d'Alsace.

La question intéresse, et je m'en excuse, mon département des Landes. Il existe une sorte de privilège de fait, une sorte de trust de la potasse qui est dirigée par les mines domaniales d'Alsace.

Or, en 1937, a été instituée dans les Landes une société d'économie mixte qui s'appelle les mines du Boudigot. On y a découvert de la potasse et de la magnésie. Mais l'exploitation de ces mines est actuellement assez difficile. On peut redouter leur fermeture immédiate, c'est-à-dire la mise en chômage des ouvriers.

Vous avez entendu comme moi, monsieur Abelin, M. le directeur des mines de potasse dire à la sous-commission qu'il s'agit d'un gisement pauvre.

Je regrette d'opposer à cette opinion évidemment intéressante et qualifiée d'autres opinions non moins qualifiées. Je pourrais

citer l'opinion de M. Dalloni qui siégeait avec nous à l'Assemblée constituante et qui est professeur honoraire à la faculté des sciences d'Alger. Il a étudié les mines du Boudigot et a publié un rapport.

J'ai lu également le rapport de M. Ragain, inspecteur général des mines dans le secteur de Bordeaux. Leurs avis concordent: ces mines de potasse du Boudigot, à Dax, sont riches mais il faut aider leur exploitation. Il y a encore deux ans d'exploitation et si, dans deux ans, des recherches nouvelles n'ont pas été faites et si un filon nouveau n'a pas été découvert il faudra fermer les mines et toutes les sommes dépensées dans cette entreprise seront perdues.

Or, non seulement on peut y trouver de la potasse, une potasse de valeur égale à celle des potasses d'Alsace, mais aussi de la magnésie qu'on ne trouve pas à Mulhouse.

Je ne demande pas que l'article 23 soit disjoint mais je voudrais que, sur les 4 milliards du fonds de dotation, monsieur le ministre des finances et des affaires économiques, une petite somme nous soit accordée

Je ne suis pas exigeant. Je demande simplement qu'on réserve, sur ces 4 milliards, une somme de 100 millions de francs pour deux ans. En deux ans, avec 100 millions, on aura le temps de faire des recherches et de découvrir de nouveaux gisements de potasse. L'assurance nous en est donnée par les personnes les plus qualifiées qui ont étudié ces mines.

Cette modeste somme de 100 millions permettra aux mines du Boudigot, à Dax, de subsister et à des centaines d'ouvriers de continuer à prospérer.

Si des mines sont vraiment dans un état de prospérité relative et continuent leur existence, elles le doivent au dévouement de leurs ouvriers.

Il serait pénible que cette richesse enfouie dans le sol des Landes ne puisse pas être exploitée au moment où nous manquons de potasse. Je trouverai un peu cruel, sans blâmer personne, monsieur le ministre, qu'on me refuse l'aumône que je sollicite pour le mines du Boudigot et qui permettrait d'effectuer en France des recherches assez peu coûteuses, tandis que des recherches beaucoup plus onéreuses vont être entreprises au Gabon.

J'approuve ces dernières, mais je vous en prie, monsieur le ministre, ne négligez pas pour autant les mines de Dax.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'avoue honnêtement à M. David que je ne connais pas, personnellement, la situation des mines du Boudigot; mais je puis lui assurer que je vais étudier la question en collaboration avec M. le ministre de l'industrie et du commerce.

Je crois, d'ailleurs, que les dispositions de l'article 23 ne pourraient pratiquement pas jouer en l'occurrence, car cet article prévoit des dotations, tandis que, dans le cas dont parle M. David, il ne s'agit pas de dotation mais, me semble-t-il, d'augmentation de capital.

Ce sont là des questions de forme. S'il y a un effort à fournir dans le sens qu'il a indiqué, et s'il est justifié, je ne vois pas *a priori* d'objection à ce qu'il soit entrepris; mais c'est une question sur laquelle je ne peux me prononcer et que je me réserve d'examiner avec mon collègue de l'industrie et du commerce, comme je viens de le dire.

M. le président. La commission des finances maintient-elle sa position ?

M. le rapporteur général. Mon collègue et ami M. Abelin ayant rapporté l'opinion de la sous-commission chargée de suivre et d'apprécier la gestion des entreprises nationalisées et des sociétés d'économie mixte, la commission des finances ne maintient pas sa position et renonce à la disjonction de l'article 23.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement.

M. Auguste Tourtaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Tourtaud.

M. Auguste Tourtaud. M. Abelin a déclaré que la sous-commission spéciale avait fait du bon travail. M. le rapporteur général en est convaincu. C'est, sans doute, qu'il a reçu des explications, mais l'Assemblée n'a pas été informée des conclusions de cette sous-commission.

Nous ne pouvons pas nous contenter d'une simple affirmation.

C'est pourquoi nous voterons contre l'amendement tendant à rétablir l'article 23.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de MM. Abelin, Lacoste, Eugène Montel et Peytel.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. En conséquence, l'article 23 est rétabli.

[*Article* 24.]

M. le président. « Art. 24. — Par dérogation aux dispositions de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, modifié en dernier lieu par l'article 148 de la loi n° 45-0195 du 31 décembre 1945, le ministre des finances et des affaires économiques est autorisé à procéder au payement des indemnités de dépossession dues, en application de l'article 2 de l'ordonnance n° 45-1086 du 29 mai 1945, aux porteurs d'actions de l'ancienne société « Gnome et Rhône » et, en application de l'article 2 de l'ordonnance n° 45-1403 du 26 juillet 1945, aux porteurs d'actions de l'ancienne société « Air France », et dont le règlement est demandé après le terme de la déchéance quadriennale.

« Les dépenses résultant de l'application de l'alinéa précédent seront imputées sur les crédits du compte spécial « Gestion de titres de sociétés d'économie mixte appartenant à l'Etat », ouvert en application de l'article 16 de la loi n° 49-310 du 8 mars 1949 relative aux comptes spéciaux du Trésor (exercice 1949). »

La parole est à M. Gosnat.

M. Georges Gosnat. Le Gouvernement sait parfaitement dans quelles conditions ont été nationalisées les anciennes sociétés Gnome et Rhône et Air France. Aussi, je m'étonne qu'il nous propose un tel article. Je lui poserai donc une question.

Connaît-il les porteurs de titres qui se trouvent dans le cas exposé par le Gouvernement pour justifier le texte de l'article 24 ? Connaît-il les noms de ces personnes et peut-il nous fournir à ce sujet des précisions sans doute très intéressantes ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. La question est développée dans l'exposé des motifs et, bien entendu, personnellement, j'ignore totalement les noms des actionnaires dont il s'agit.

Il s'agit des sociétés Gnôme et Rhône et Air France. Cet article vise à appliquer des textes qu'il mentionne concernant les indemnités de dépossession des porteurs d'actions. Il se suffit à lui-même et il a été d'ailleurs examiné et adopté par la commission des finances.

M. le président. La parole est à M. Gosnat.

M. Georges Gosnat. Je demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'il veuille bien nous exposer les raisons qui lui permettent d'affirmer que ces actionnaires ont ignoré les textes dont il s'agit.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Cet article ne vise que de petits porteurs qui n'avaient pas eu la possibilité d'être remboursés en temps voulu et dont les droits doivent être sauvegardés. Les gros actionnaires ont eu leur sort réglé depuis longtemps.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 24.

(*L'article 24, mis aux voix, est adopté.*)

[*Articles 25 à 29.*]

M. le président. « Art. 25. — Le ministre des finances est autorisé à donner la garantie de l'Etat aux emprunts contractés en 1954 par les caisses de crédit municipal, dans la limite d'un montant maximum de 500 millions de francs.

« Les conditions d'application du présent article seront fixées par arrêté du ministre des finances. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 25

(*L'article 25, mis aux voix, est adopté.*)

« Art. 26. — Les dispositions de l'article 4 du décret n° 53-871 du 22 septembre 1953, modifié par le décret n° 53-963 du 30 septembre 1953, relatif à la location-gérance de fonds de commerce, ne sont pas applicables aux établissements de crédit à statut légal spécial dont l'objet social est de consentir des prêts à moyen et long terme aux entreprises industrielles et commerciales. » — (*Adopté.*)

« Art. 27. — Le président directeur général du Crédit foncier et communal d'Alsace et de Lorraine est nommé, sur la présentation du conseil d'administration, par décret pris sur le rapport du ministre des finances.

« Le commissaire du Gouvernement auprès de cet établissement peut opposer son veto à toute décision prise par le conseil d'administration ou l'un des comités constitués dans son sein ou par l'assemblée générale. Le président directeur général peut, dans un délai de huit jours, saisir du différend le ministre des finances, qui est tenu de se prononcer dans les dix jours. Tous les pouvoirs en blanc sont à la disposition du commissaire du Gouvernement. » — (*Adopté.*)

« Art. 28. — Les billets de 20, 50 et 100 francs émis en Algérie par la Banque de l'Algérie et de la Tunisie cesseront d'avoir cours légal dans un délai de trois mois à compter de la date de promulgation de la présente loi.

« Sont approuvées les dispositions de la convention du 10 novembre 1953 passée entre le gouverneur général de l'Algérie et le gouverneur de la Banque de l'Algérie et de la Tunisie, et dont une copie est annexée à la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 29. — Les dispositions de l'article 89 de la loi n° 53-79 du 7 février 1953, supprimant le deuxième alinéa de l'article 64 du décret du 30 octobre 1945 unifiant le droit en matière de chèques, sont applicables en Algérie. » — (*Adopté.*)

[*Article* 30.]

M. le président. « Art. 30. — Les grands conseils et les assemblées locales des territoires d'outre-mer pourront faire bénéficier d'un régime de longue durée, leur garantissant la stabilité de tout ou partie des charges fiscales qu'elles auront à supporter, des catégories d'entreprises de production dont la création, l'équipement ou l'extension aurait une importance particulière pour la mise en œuvre du plan de modernisation des territoires où elles exercent leur activité; pour bénéficier de ce régime les entreprises devront être agréées par arrêté du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des finances.

« Les délibérations concernant ce régime exceptionnel ne seront applicables qu'après avoir été expressément approuvées par décrets pris sur l'avis conforme du conseil d'Etat et sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des finances.

« L'application d'un régime fiscal exceptionnel de longue durée aux entreprises agréées sera limitée à une période maximum de douze ans.

« Un règlement d'administration publique, pris sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des finances, fixera les conditions d'application des dispositions du présent article. »

M. Charles Benoist a déposé un amendement tendant à supprimer cet article.

La parole est à M. Charles Benoist.

M. Charles Benoist. Mesdames, messieurs, si l'on fait une courte analyse de l'article 30, on arrive à cette conclusion: pendant douze ans, par décret, sous le couvert de délibérations du Grand Conseil, des assemblées locales et de l'avis conforme du conseil d'Etat, les ministres des finances et de la France d'outre-mer auront le droit de modifier les dispositions fiscales votées par le Parlement en supprimant ou en réduisant lesdites charges sur tout ou partie de la matière imposable, au seul bénéfice d'entreprises de production créées ou à créer qui investissent des capitaux dans les territoires d'outre-mer.

D'abord, l'Assemblée, et elle seule, vote l'impôt. Les dispositions fiscales qui seraient votées par le Parlement seraient révisées par décret sous le couvert des délibérations que je viens d'indiquer si nous votions l'article 30.

Ensuite, par cet article, on créerait là-bas deux catégories de contribuables. Certains bénéficieront des dispositions de l'article 30 parce qu'ils auront fait des investissements. On dira peut-être qu'ils ont le goût du risque et qu'il faut les favoriser pour cette raison. Ce n'est pas aussi exact qu'on le pense, car toutes ces grosses sociétés, en général, s'adressent à la caisse centrale des territoires d'outre-mer; elles demandent des prêts; ce sont donc déjà des fonds de l'Etat qu'elles investissent dans les territoires. On leur fera encore des cadeaux pour qu'elles veuillent bien faire fructifier l'argent de l'Etat à leur profit. C'est, en somme, de cette façon que pourraient se traduire les conséquences de l'article 30.

Quant aux autres, sociétés ou non, qui investissent leurs petits capitaux et surtout leur travail, ils sont exclus de ce bénéfice et payeront même davantage car les besoins des territoires sont chaque année plus importants; tout le monde est bien obligé d'en convenir, puisque, chaque année, nous sommes obligés de voter des subventions. Puisqu'il faudra remplir les caisses, on augmentera les charges fiscales des petites gens et des travailleurs dans les territoires d'outre-mer.

Des subventions plus importantes seront demandées. C'est donc aussi le budget de la métropole qui apportera sa contribution. Autrement dit, les contribuables français payeront eux aussi une part de ce que n'auront pas payé les sociétés.

C'est au moment où les charges fiscales sont plus lourdes pour les petites gens dans la métropole et dans les territoires, au moment où l'on refuse de satisfaire des demandes légitimes de nombreuses catégories de Français, où l'on accumule des plans de toutes sortes pour ne pas payer aux fonctionnaires, aux anciens combattants, aux prisonniers, aux sinistrés et à d'autres encore ce que l'Etat leur doit; c'est au moment où l'on exige des collectivités locales de payer des impôts sur le résultat de leur régie, tandis qu'il s'agit de services publics, c'est à ce moment que le Gouvernement prétend nous demander l'autorisation de supprimer ou de réduire par décret les impôts des grosses sociétés capitalistes.

L'Assemblée nationale ne peut pas accepter cela, c'est pourquoi je lui demande d'ordonner la suppression de ces dispositions par scrutin. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Juglas, président de la commission des territoires d'outre-mer, rapporteur pour avis.

M. Jean-Jacques Juglas, *président de la commission des territoires d'outre-mer, rapporteur pour avis.* La commission des territoires d'outre-mer ne partage pas du tout l'avis de M. Benoist.

M. Charles Benoist. Combien étions-nous à la commission ?

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* Nous n'étions sans doute pas très nombreux...

M. Charles Benoist. Nous étions trois.

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* Nous étions plus de trois, vous le savez bien, et en tout cas il y avait une majorité contre vous, puisque vous étiez seul de votre avis.

La commission des territoires d'outre-mer, dis-je, ne partage pas l'avis de M. Benoist. Je comprends que sous un autre régime que le nôtre, vos arguments soient jugés valables; mais nous n'avons pas à discuter ce qui pourrait se passer sous un régime que M. Benoist trouve sans doute meilleur mais sur lequel de nombreux collègues ont un avis différent.

Nous sommes dans un régime à structure capitaliste. Il faut savoir ce que l'on désire. Veut-on développer ou non les territoires ?

Dans le budget métropolitain un effort important est fait dans ce sens mais il est difficile de le faire au rythme souhaité.

Chaque année, nous sommes obligés de batailler devant l'Assemblée nationale pour conserver le nombre de milliards nécessaires au développement économique des territoires. S'il est possible d'attirer des investissements d'origine privée, j'estime que nous n'avons pas le droit d'en priver ces territoires.

Il est par suite tout à fait normal que, pour attirer ces capitaux privés, nous prévoyions un régime fiscal, de faveur peut-être, mais limité dans le temps et soumis à un certain nombre de garanties sur lesquelles nous pourrions insister beaucoup plus longuement.

Je rappelle simplement à l'Assemblée que d'autres territoires ont utilisé cette formule. Avant d'appliquer le plan décennal, le Congo belge avait surtout fait appel à ce moyen pour développer le territoire congolais. Je dois dire à mon très grand regret — ce ne seront pas mes collègues d'Afrique équatoriale française présents dans cette Assemblée qui me démentiront — que, malheureusement, la comparaison n'est peut-être pas toujours en notre faveur. Bien entendu, je ne parle que du point de vue économique et je laisse de côté le plan politique sur lequel je ne partage pas du tout l'opinion de nos amis et voisins belges.

Sur le plan économique, donc, le Congo belge est en avance sur l'Afrique équatoriale française parce qu'il a employé depuis de très nombreuses années cette formule qui a le double avantage de permettre le développement économique des territoires, d'une part, et d'alléger, d'autre part, les charges de la métropole.

Ce n'est pas moi d'ailleurs, bien que député métropolitain, qui trouverai que la métropole fait trop et, chaque année, je le prouve par la bataille que je mène, au nom de la commission que j'ai l'honneur de présider.

Mais il n'en reste pas moins que si nous pouvons, aux capitaux d'origine publique que nous investissons dans ces territoires...

M. Charles Benoist. Ce sont les fonds de la caisse centrale d'outre-mer.

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* ... ajouter les investissements privés, nous ferions œuvre des plus utiles. J'admets que M. Benoist veuille priver les territoires de ces capitaux privés, pour, après, s'étonner que leur développement économique et social ne soit pas assez rapide. Mais tel n'est pas mon avis, ni celui de la commission. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Charles Benoist.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	517
Majorité absolue	259
Pour l'adoption	101
Contre	416

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. Juglas a présenté, au nom de la commission des territoires d'outre-mer saisie pour avis, un amendement ainsi conçu:

« 1. — Dans le premier alinéa, *in fine*, supprimer les mots: « et du ministre des finances »;

« 2. — Supprimer au second alinéa: 1° le mot « conforme », 2° *in fine*, les mots « et du ministre des finances »;

« 3. — Dans le quatrième alinéa, supprimer les mots: « et du ministre des finances ».

La parole est à M. Juglas.

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* En déposant cet amendement, la commission des territoires d'outre-mer a agi dans un sens qui lui est assez habituel.

Il est incontestable que les empiètements de l'administration des finances ne suscitent pas de la part de la commission des territoires d'outre-mer une approbation sans réserve. Toutes les fois que nous le pouvons, nous tenons autant que possible à échapper à l'emprise des services de la rue de Rivoli.

Cette attitude est beaucoup plus normale que certains pourraient le prétendre car je devine les objections qui me seront faites. On dira que les territoires d'outre-mer sont très heureux de bénéficier chaque année, dans le budget métropolitain, de plusieurs dizaines de milliards de francs.

Il m'est facile de répondre que la balance commerciale entre les territoires d'outre-mer et la métropole est favorable à la métropole pour une somme à peu près équivalente.

De plus, nous contraignons souvent les territoires d'outre-mer à payer les produits de la métropole à des prix fréquent supérieurs au cours internationaux.

M. Maurice Bayrou. C'est très juste.

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* Cela étant posé, ce n'est tout de même pas pour cette raison que la commission des territoires d'outre-mer a déposé l'amendement en discussion.

Elle a été guidée aussi par des raisons d'efficacité et par le désir de ne pas voir retardés les avantages fiscaux indispensables, car de quoi s'agit-il ?

Ainsi que M. Benoist l'a rappelé, il s'agit essentiellement d'accorder à certaines entreprises, à créer ou à développer, un régime fiscal de faveur.

Or, mesdames, messieurs, qui mieux que l'administration de la France d'outre-mer sait à quelles entreprises doivent être accordés ces avantages fiscaux ?

Je ne pense pas, quelle que soit son omniscience, que l'administration de la rue de Rivoli ait une connaissance détaillée de tous les problèmes d'outre-mer au point que, sur chaque question, il lui soit possible, mieux que le département de la rue Oudinot, de dire quelle est l'entreprise à laquelle il faut accorder ou refuser un régime favorable ou dans quelle mesure et à quel degré le régime doit être de faveur.

Si nous nous plaçons simplement sur le plan de l'efficacité, il est donc incontestable qu'il n'est pas nécessaire d'adjoindre le ministère des finances à l'autorité ministérielle la plus qualifiée, et cela d'autant plus que le système fiscal est un système local et que les territoires d'outre-mer, sauf des cas exceptionnels et dus à une conjoncture économique provisoire défavorable, équilibrent eux-mêmes leur budget, je veux parler des budgets ordinaires bien entendu.

Sur le plan de la rapidité, il est bien évident que la juxtaposition de ministères se traduira par des délais dont les affaires soumises à la commission nous donnent quelque idée.

Je rappellerai, par exemple, une demande d'importation de quelques millions de tonnes de riz de Madagascar d'une qualité exceptionnelle dont la production métropolitaine n'a pas l'équivalent. Il y avait plus de deux ministres signataires, ils étaient au moins trois et je crois même quatre. Il a fallu près d'un an pour aboutir. Au moment où les quatre signatures allaient être réunies, une crise ministérielle survenait et tout était renvoyé à une nouvelle quête de signatures.

Si nous voulons que les mesures proposées par le Gouvernement et souhaitées par la commission des territoires d'outre-mer donnent leur plein effet et le donnent vite, il n'est pas nécessaire d'ajouter le ministère des finances au ministère de la France d'outre-mer qui est assez grand pour faire le travail tout seul et pour le faire convenablement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je suis assez peiné par la suggestion désobligeante de la commission des territoires d'outre-mer. Mais je suis disposé à l'accepter, à condition d'ajouter au texte: « s'agissant de territoires qui ne font appel ni aux subventions ni à des avances du Trésor. » (*Sourires.*)

Si M. Juglas est d'accord, nous acceptons sa rédaction.

Il est évident que, là où le Trésor peut être sollicité, le ministre des finances peut avoir quelque chose à dire.

M. le président. La parole est à M. Juglas.

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* Nous reconnaissons-là, monsieur le ministre, votre subtilité et votre habileté.

Je crois tout de même y avoir répondu à l'avance.

Je suis bien persuadé que si vous examiniez le problème pour chacun des territoires, vous constateriez que, dans un grand nombre de cas, les subventions ne seraient peut-être pas nécessaires si des possiblités autres leur étaient offertes sur le plan économique et s'ils n'étaient pas dans l'obligation d'acheter à la métropole, le plus souvent au-dessus des prix mondiaux.

Cela dit, je dois souligner que mes paroles n'avaient rien de désobligeant, ni pour vous, ni pour votre administration.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Votre question, monsieur Juglas, était singulière.

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* C'était une simple constatation de fait.

Si l'on veut aboutir rapidement et agir efficacement, il est préférable de ne pas compliquer les problèmes en prescrivant un trop grand nombre de contrôles.

Nous savons tous où mène une superposition de contrôles: en l'état actuel des choses, elle nous conduit à l'immobilisme.

C'est, au contraire, en allégeant la procédure que nous arriverons à résoudre les problèmes plus rapidement.

Tel était mon propos quand je disais que le ministère des finances n'était pas omniscient et je pense bien que vous ne me contredirez pas sur ce point, reconnaissant le bien-fondé de ma thèse.

Cela dit, je ne puis me rallier à la proposition de M. le ministre des finances et je maintiens mon amendement dans la forme où je l'ai déposé. (*Sourires.*)

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Dans ce cas, le Gouvernement demandera le retrait de cet article.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement présenté par M. Juglas, au nom de la commission des territoires d'outre-mer, et repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Charles Benoist a déposé un amendement tendant à compléter l'article 30 par l'alinéa suivant:

« Les dispositions de cet article ne sont pas applicables aux sociétés étrangères ou à participation étrangère. »

La parole est à M. Benoist.

M. Charles Benoist. J'ai déposé cet amendement parce que j'ai été battu sur le précédent.

M. Juglas a parlé des investissements que pourrait favoriser le vote de cet article. Or, le texte précise qu'il s'agit des entreprises de production.

En vérité, ce qui est en cause, ce sont surtout les sociétés minières, celles qui vont s'installer un peu partout et au Sahara, pour exploiter les richesses du sous-sol.

Or, au cours de la discussion de politique étrangère et des interpellations sur l'Indochine, divers collègues se sont inquiétés du sort de l'Afrique vers laquelle, ont-ils dit, l'étranger tourne les yeux dans le dessein de s'y installer. Ils ont, à cet égard, exprimé certaines craintes. Je veux leur donner l'occasion d'écarter ces craintes par le vote de mon amendement.

Si l'on doit accorder quelques faveurs à des sociétés, je demande qu'elles soient réservées à des sociétés strictement françaises et qu'on ne permette pas aux étrangers de s'installer en Afrique.

Tel est l'objet de mon amendement que je demande à l'Assemblée de voter par scrutin.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. L'amendement de M. Benoist n'est pas acceptable parce qu'il est contraire aux conventions d'établissement conclues par la France qui prévoient la non-discrimination.

M. Charles Benoist. Cela n'a rien à voir avec ma proposition! Je maintiens mon amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Benoist, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	490
Majorité absolue	246
Pour l'adoption	101
Contre	389

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 30.

(*L'article 30, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 31.]

M. le président. « Art. 31. — Les avances que la caisse centrale de la France d'outre-mer autorise à consentir aux territoires et aux départements d'outre-mer en application de l'article 3 de la loi n° 46-860 du 30 avril 1946 ne devront pas dépasser chaque année le montant des crédits ouverts respectivement à cet effet dans le budget du ministère de la France d'outre-mer et dans le budget du ministre des finances et des affaires économiques, au titre VI. — Investissements exécutés avec le concours de l'Etat. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 31.

(*L'article 31, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 32.]

M. le président. « Art. 32. — Des avances spéciales peuvent être accordées par arrêtés du ministre des finances aux groupes de territoires ou territoires d'outre-mer dont les caisses de réserves ne seraient pas suffisantes pour pallier les difficultés de trésorerie résultant du rythme différent de leurs recettes et de leurs dépenses

« Ces avances ne portent pas intérêt. Elles sont décrites à un compte hors budget et sont remboursées à l'initiative et sous la responsabilité des comptables des groupes de territoires ou des territoires d'outre-mer bénéficiaires dès que les recouvrements budgétaires prévus auront été effectués et au plus tard le 31 décembre de l'année où elles ont été consenties.

« Au cas où, malgré l'octroi de ces avances spéciales, les comptes de groupes de territoires ou de territoires deviendraient débiteurs vis-à-vis du Trésor, des avances devront être demandées par les collectivités en cause dans les conditions prévues par l'article 131 de la loi de finances du 16 avril 1930 modifié par l'article 70 de la loi de finances du 31 mars 1932 dans les quatre mois suivant l'arrêté de compte mensuel faisant apparaître cette situation. Les comptables pourront, sur réquisition des ordonnateurs, assurer le payement des dépenses obligatoires et des dépenses de personnel jusqu'à ce qu'il ait été statué sur les demandes d'avances présentées dans le délai ainsi prescrit.

« Les avances ainsi accordées ne peuvent l'être chaque année qu'aux seuls groupes de territoires ou territoires dont la caisse de réserves est inexistante ou notoirement insuffisante et ne serviront en aucun cas à couvrir des déficits budgétaires.

« Elles sont remboursables par précompte sur les recettes budgétaires de l'exercice en cours et ne sont pas renouvelables sans l'autorisation du Parlement. »

M. Juglas, au nom de la commission des territoires d'outre-mer, saisie pour avis, a déposé un amendement tendant à supprimer les deux derniers alinéas de cet article.

La parole est à M. Juglas.

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* J'ai déposé cet amendement afin d'obtenir certaines explications.

En effet, on ne distingue pas très nettement, à la lecture de cet article, les différentes avances qui sont nécessaires aux territoires d'outre-mer.

Il est incontestable que les avances qu'on peut qualifier d'avances à court terme peuvent être remboursées dans le courant de l'année; mais il est parfois nécessaire, pour les territoires d'outre-mer, de bénéficier d'avances « consolidées », si je puis dire, étant donné les difficultés que rencontrent parfois certaines fédérations. Je pense notamment à l'Afrique équatoriale française qui, du fait de la mévente des cotons et des bois, connaît une crise financière provisoire.

Je désirerais savoir — et si les explications qui me seront données me paraissent valables, je retirerai bien volontiers mon amendement — dans quelle mesure certaines avances peuvent être éventuellement prorogées au delà d'une année, fût-ce d'ailleurs avec l'autorisation du Parlement.

M. Maurice Bayrou. Très bien!

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ces précisions ont été fournies dans l'exposé des motifs du texte du Gouvernement et c'est au cours de l'examen en commission des finances qu'elles ont été réintégrées dans le texte. (*Sourires.*)

M. le président. Etes-vous satisfait, monsieur Juglas ?

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* Ce serait beaucoup dire, monsieur le président. (*Rires.*)

La réponse précédente de M. le ministre des finances était claire, précise, dans son habileté!

Celle-ci, dans sa brièveté, manque de précision.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il est indifférent que la précision que vous demandez, monsieur le rapporteur pour avis, figure dans l'exposé des motifs ou dans l'article.

Pratiquement, il s'agit d'avances qui peuvent être reportées l'année suivante.

M. Jean-Jacques Juglas, *rapporteur pour avis.* Dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 32.

(*L'article 32, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 33.]

M. le président. « Art. 33. — Les sociétés ayant pratiqué l'assurance des risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles au cours de l'année 1946 dans les professions non agricoles en France métropolitaine, ainsi que celles ayant pratiqué l'assurance des risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles au cours de l'année 1951 dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion recevront, pour la perte de leur portefeuille transféré aux organismes de sécurité sociale, une indemnité forfaitaire dans la limite d'une somme totale de 5.200 millions de francs.

« Une convention sera passée entre le ministre des finances et des affaires économiques, agissant au nom de l'Etat, et les sociétés bénéficiaires de l'indemnité susvisée en vue de répartir ladite somme entre ces sociétés.

« En règlement des indemnités ainsi allouées, les sociétés bénéficiaires recevront des titres d'annuités trentenaires sur la base d'un intérêt annuel net d'impôts de 4,50 p. 100 de l'indemnité forfaitaire leur revenant dont le service des intérêts sera assuré par le budget et dont l'amortissement sera à la charge de la caisse nationale de la sécurité sociale.

« Le règlement des indemnités accordées en exécution du présent article ne donnera lieu à aucune perception au profit du Trésor pour la partie de ces indemnités qui constitue le versement d'un capital. »

La parole est à Mme Lefebvre, qui demande, au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale, saisie pour avis, la disjonction de cet article.

Mme Francine Lefebvre, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, la commission du travail et de la sécurité sociale a étudié avec beaucoup d'attention l'article 33 du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor, qui tend à attribuer une indemnité forfaitaire, d'un montant de 5.200 millions de francs, aux sociétés ayant pratiqué l'assurance des risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles au cours de l'année 1946 dans les professions non agricoles en France métropolitaine, ainsi qu'à celles ayant pratiqué l'assurance des mêmes risques au cours de l'année 1951 dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion.

En règlement des indemnités ainsi allouées, les sociétés bénéficiaires recevraient des titres d'annuités trentenaires sur la base d'un intérêt annuel, net d'impôts, de 4,50 p. 100 de l'indemnité forfaitaire leur revenant, dont les services des intérêts serait assuré par le budget et dont l'amortissement serait à la charge de la caisse nationale de la sécurité sociale.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Dans l'exposé des motifs de l'article, le Gouvernement explique que ses propositions sont inspirées par les conclusions des travaux d'une commission instituée par le décret du 2 novembre 1951 et qui avait été chargée d'étudier les modalités suivant lesquelles devaient être indemnisées les sociétés ainsi privées d'une partie de leur activité.

La commission du travail a entendu le collègue qui la représentait au sein de cette commission. Celui-ci a exposé comment s'étaient déroulés les travaux et à quelles conclusions ils avaient abouti.

La commission du travail a examiné ces conclusions. Dans sa grande majorité, elle s'est déclarée défavorable au principe de l'indemnisation, et surtout hostile aux modalités de financement envisagées.

En effet, l'amortissement des 5.200 millions est mis à la charge de la caisse nationale de sécurité sociale.

Personne ne conteste actuellement que les cotisations de sécurité sociale soient un salaire différé qui, au même titre que les salaires directs, constituent un élément du prix de revient.

Votre commission du travail a estimé abusif que les consommateurs fassent les frais de cette indemnisation.

De plus, chacun connaît les difficultés actuelles de la sécurité sociale. Et ce n'est pas M. le ministre des finances, ici présent, qui me démentira, parce que ces difficultés sont constamment opposées aux plus justes revendications, telle l'augmentation des allocations aux vieux travailleurs et des allocations familiales.

La rente qui sera versée aux compagnies d'assurances en intérêt de 4,5 p. 100 pendant les trente années que durera l'amortissement représente une somme assez importante qui sera mise à la charge du budget, c'est-à-dire du contribuable, ce qui fait que les Français payeront deux fois, une fois comme consommateurs et une fois comme contribuables.

En conclusion, il a semblé à votre commission du travail que les explications du Gouvernement étaient nettement insuffisantes en la matière et qu'il serait très utile que l'Assemblée ait connaissance du rapport établi par la commission instituée à cet effet et dont je vois ici l'un des membres éminents.

Eu égard à la complexité de la question et à l'importance des dépenses envisagées dans une période où l'on nous parle, et à juste raison, d'économies, votre commission a décidé de demander au Gouvernement de déposer un projet de loi à ce sujet, afin que l'Assemblée nationale puisse, en toute connaissance de cause, prendre ses responsabilités et que ce ne soit pas par le biais d'un article dans une loi de finances que l'on fasse voter ces 5.200 millions de dépenses.

Elle vous propose donc de disjoindre l'article 33 du projet de loi en discussion. (*Très bien! très bien! sur divers bancs à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Besset, qui demande également la disjonction de l'article 33.

M. Pierre Besset. Le groupe communiste demande, en effet, la disjonction de cet article.

C'est depuis le 1er janvier 1947 que la sécurité sociale a pris en charge le risque accident du travail. Cette mesure était prévue par une ordonnance de 1945. Ainsi, les riches sociétés d'assurances qui détenaient cette charge, pour elles lucrative, étaient-elles averties de ce transfert et ont-elles pu prendre toutes mesures nécessaires pour s'adapter à des activités nouvelles et fructueuses.

Ces compagnies sont à la tête de riches propriétés et peuvent supporter sans peine certains à-coups. Elles n'ont pu être surprises, ni affaiblies par le transfert du risque accident du travail à la sécurité sociale.

Ce n'est certes pas le cas des agents et courtiers spécialisés dans cette branche d'activité. Pour eux, l'indemnisation était normale et légitime.

Il en est tout autrement des sociétés d'assurances qui ont de très grands moyens. Pour ce qui nous concerne, nous sommes contre l'indemnisation.

Les sociétés d'assurances ont réalisé de bonnes affaires avec le risque accident du travail. Il n'y a qu'à comparer les cotisations payées par les employeurs ayant 1947 et celles payées depuis et l'on a une idée des bénéfices réalisés.

Si l'indemnisation était admise par une majorité de cette Assemblée, il ne pourrait être question de la fixer sur la base des calculs des sociétés d'assurances.

A ce sujet, nous sommes insuffisamment renseignés, comme l'indiquait Mme Lefebvre il y a un instant, et l'exposé des motifs est un peu trop sommaire pour nous permettre de juger.

Enfin, c'est le Gouvernement qui nous demande, d'une part, de faire un cadeau de 5.200 millions de francs aux sociétés d'assurances et, d'autre part, d'imputer cette charge à la sécurité sociale.

Nous sommes tous avertis de la situation financière de la sécurité sociale et nous pensons que ce n'est guère le moment de lui imposer des charges supplémentaires.

La sécurité sociale n'a pas été bénéficiaire du transfert. C'est l'économie nationale qui en a bénéficié sans préjudice, nous le répétons, pour les sociétés d'assurances.

A aucun moment, il ne saurait être question d'imposer à la sécurité sociale un remboursement qui ne lui incombe pas.

N'oublions pas que, très bientôt, l'Assemblée nationale sera appelée à discuter de la revalorisation des rentes accidents du travail. A ce moment-là, il faudra de l'argent. Ne vous mettez donc pas aujourd'hui dans une situation qui vous amènerait à dire demain qu'il n'y a pas d'argent.

Les mutilés du travail doivent avoir la priorité sur les sociétés d'assurances.

En conséquence, nous appuyons la demande de disjonction qui vient d'être présentée. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Abelin, contre la demande de disjonction.

M. Pierre Abelin. Monsieur le président, j'avais l'honneur de représenter la commission des finances dans cette commission qui s'est réunie pour calculer l'indemnité des compagnies d'assurances expropriées.

Cette commission aurait dû se réunir beaucoup plus tôt, puisque le principe de l'indemnisation était prévu par la loi de nationalisation.

D'ailleurs, les agents d'assurances ont été indemnisés dès 1948.

Les compagnies ont fourni un certain nombre de chiffres, de documents à la commission présidée, si j'ai bonne mémoire, par un membre de la Cour des Comptes.

Nous n'avions pas retenu un certain nombre d'arguments qui nous étaient donnés mais l'indemnisation qui est mentionnée dans l'article 33 nous était apparue équitable.

Mme Francine Lefebvre nous parle de la sécurité sociale, elle nous parle des salaires différés. Je ne pense pas qu'il y ait un rapport très étroit entre les deux questions.

Ce que je sais, c'est que la loi avait reconnu le principe de l'indemnisation, que des compagnies ont dû faire un nouvel effort d'organisation, supprimer un assez grand nombre d'agences à la suite de la loi de nationalisation et il ne me paraît vraiment pas raisonnable maintenant d'empêcher l'indemnisation elle-même.

Voilà pourquoi, monsieur le président, je demande, au nom de la majorité de ceux qui ont participé aux travaux de la commission, la disjonction de l'amendement de notre collègue.

M. Pierre Besset. Monsieur Abelin, vous êtes averti de la question parce que vous avez siégé à cette commission, tandis que nous, nous ne sommes pas informés.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je ne suis pas personnellement disposé à décerner des éloges au Gouvernement pour avoir inscrit dans un fascicule budgétaire un article de cette importance. Je pense que ce texte aurait mérité le sort d'une proposition de loi ou d'un projet de loi spécial.

La commission des finances qui avait examiné le problème attentivement n'a pas formulé d'objection sur cet article 33 et, dans ces conditions, elle ne peut que s'opposer à la demande de disjonction.

M. Antoine Mazier. Je demande la parole, pour répondre à la commission.

M. le président. La parole est à M. Mazier.

M. Antoine Mazier. Le groupe socialiste votera, lui aussi, la disjonction proposée par la commission du travail et, pour ainsi dire, acceptée par le rapporteur général de la commission du travail réclamait purement et simplement la suppression, mais qui reconnaît lui-même que l'importance de cet article justifie une proposition de loi.

J'attire l'attention de l'Assemblée sur le fait que nous ne demandons pas là quelque chose d'exorbitant. Si la commission du travail réclamait purement et simplement la suppression de cet article et l'abandon de toute indemnisation, peut-être pourrait-on invoquer l'ordonnance de 1945 et les engagements pris par l'Etat. Mais la commission du travail adopte vraiment une position extrêmement raisonnable. Elle demande seulement qu'à partir du moment où, à une époque où pourtant on nous sollicite de toutes parts de faire des économies, il est question pour l'Etat d'abandonner 5 milliards qu'il met d'ailleurs à la charge des caisses de la sécurité sociale. Le Gou-

vernement dépose un projet de loi que l'Assemblée aura tout loisir de discuter. Nous nous associons pleinement à cette demande.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je voudrais, après M. Abelin, fournir quelques observations complémentaires. Je suis toujours sensible à l'idée d'économies. Cependant, il faut le reconnaître, nous sommes placés devant une obligation légale de droit civil. Il y a eu, en quelque sorte, expropriation d'un secteur de l'activité des compagnies d'assurances. Selon le droit commun, il convient de les indemniser.

Mais, je dois attirer l'attention de l'Assemblée sur une autre considération. Il n'y a pas que des compagnies françaises; il y a aussi des compagnies étrangères.

Je vous demande d'être attentifs au prestige et au renom de la France à l'étranger.

M. Auguste Tourtaud. Cela représente un septième.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Voulez-vous me laisser parler ? Je n'ai pas l'habitude de vous interrompre.

Ensuite, on nous demande de faire un gros effort d'investissements. Vous n'ignorez pas qu'il peut être pour cela utile de recourir au crédit. L'Etat doit se montrer honnête, s'il veut que ses emprunts soient émis avec succès.

Après de longs travaux, on est arrivé à mettre au point un mécanisme de financement qui n'est pas très lourd, étant donné qu'il s'agit de titres trentenaires qui étalent la charge au maximum.

Dans ces conditions, je vous demande de voter le texte du Gouvernement qui a été adopté par la commission.

M. le président. La parole est à Mme Francine Lefebvre, pour répondre au Gouvernement.

Mme Francine Lefebvre, *rapporteur pour avis.* Je voudrais d'abord donner connaissance à l'Assemblée de l'article 26 de l'ordonnance, qui est ainsi conçu:

« Il sera statué par une ordonnance ultérieure sur les conditions dans lesquelles seront éventuellement » — mais pas certainement — « indemnisées les entreprises d'assurances, les courtiers et les agents. »

Je voudrais dire à M. le ministre des finances que l'interprétation du droit civil varie suivant les gouvernements.

J'ai entre les mains un texte déposé par un gouvernement de la République française qui, dans son exposé des motifs, s'exprime ainsi:

« L'activité exercée par les entreprises d'assurances a été créée par la loi. Elle est née de la législation sur la responsabilité des accidents du travail. Il est normal que le législateur, modifiant les règles de responsabilités, fasse disparaître une activité qu'il avait lui-même fait naître.

« L'intérêt social qui s'attache à la réalisation de la réforme est d'une importance telle qu'il doit l'emporter sur l'intérêt des entreprises d'assurances à conserver un droit à leurs bénéfices dans les années à venir. »

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Mais pas sans indemnisation. Les offices ministériels sont bien créés par la loi. Néanmoins, il y a lieu à indemnisation quand ils sont supprimés. C'est le droit civil.

Mme Francine Lefebvre. Je n'avais pas terminé, monsieur le ministre.

J'ajouterai simplement ceci: lors du débat instauré dans cette Assemblée pour l'indemnisation des agents et courtiers d'assurances, le ministre des finances de l'époque avait fait déjà remarquer qu'il y avait des compagnies d'assurances étrangères. Or, si je suis bien renseignée, elles représentent à peine 10 p. 100 de l'ensemble. On a l'habitude, dans cette Assemblée, de mettre les petits devant les gros pour que les gros bénéficient des avantages dont ont besoin les petits.

Je ne suis pas du tout opposée à l'examen de cette question. Je demande simplement la disjonction de l'article pour que le Gouvernement nous soumette un texte qui, tout en assurant l'indemnisation des compagnies d'assurances suisses et autres, permettra d'apprécier si vraiment les compagnies françaises qui ont été nationalisées ont droit à une indemnisation et sur quel principe doit être fondée cette indemnisation et permettra surtout de préciser qui doit faire les frais de l'opération.

En bref, nous demandons que cette opération se fasse en toute lumière au moyen d'un projet de loi déposé par le Gouvernement que l'Assemblée aura tout loisir d'examiner.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur la disjonction de l'article 33 demandée par Mme Francine Lefebvre, au nom de la commission du travail, et par M. Besset.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	557
Majorité absolue	279
Pour l'adoption	240
Contre	317

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je vais mettre aux voix l'article 33.

M. Antoine Guitton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Antoine Guitton.

M. Antoine Guitton. Mon groupe et moi-même voterons cet article parce que nous estimons que, puisqu'il y a eu expropriation, il doit y avoir indemnité, tout en regrettant que ce soit les conséquences des nationalisations, et que cette mesure coûte 5.200 millions de francs. Au demeurant, j'avoue ne pas comprendre que ceux qui ont voté cette loi de nationalisation protestent aujourd'hui et refusent de voter cette indemnisation.

Mme Francine Lefebvre. Il ne s'agit pas d'une loi, mais d'une ordonnance.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 33.

(*L'article 33, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Rosan Girard a présenté un amendement tendant, avant l'article 34, à insérer le nouvel article suivant:

« Le deuxième alinéa de l'article 7 du décret n° 47-1346 du 28 juin 1947 modifié par l'article 37 de la loi n° 53-80 du 7 février 1953 est complété par les mots suivants:

« En cas de prêts individuels à long terme autres que les prêts pour travaux d'habitat rural ».

La parole est à M. Tourtaud, pour défendre l'amendement.

M. Auguste Tourtaud. Dans sa rédaction primitive, l'article 7 du décret n° 47-1346 du 28 juin 1947 relatif à l'application dans les départements d'outre-mer de la législation régissant le crédit mutuel et la coopération agricole ne fixait de réserve d'âge à 60 ans que pour les prêts individuels à long terme.

Ainsi, le quatrième alinéa de cet article était rédigé en ces termes: « La durée maximum des prêts à long terme individuels est fixée à quinze ans. L'âge de l'emprunteur, à la date du dernier amortissement, ne peut dépasser 60 ans ».

L'article 37 de la loi n° 53-80 du 7 février 1953 relativement au développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1953 a modifié cet article 7 dans un sens favorable aux intérêts des agriculteurs des départements d'outre-mer en ce qui concerne la durée des prêts, désormais la même que dans la métropole.

Mais, peut-être par erreur, le texte nouveau, dont le deuxième alinéa est tout simplement la deuxième phrase du quatrième alinéa du texte ancien cité, semble, dans sa lettre, étendre la réserve d'âge à toutes les variétés de prêts à court, long ou moyen terme.

En fait, le crédit agricole a déjà étendu cette réserve aux prêts à moyen terme, et les agriculteurs des départements d'outre-mer, âgés de plus de 60 ans, ne peuvent obtenir des prêts à moyen terme.

Notre amendement tend à rétablir la réserve d'âge comme auparavant pour les seuls prêts à long terme.

Par ailleurs, comme dans la métropole, la réserve d'âge a été supprimée en ce qui a trait aux prêts pour travaux d'habitat rural, notre amendement tend, aussi, à étendre cet avantage aux départements d'outre-mer.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'oppose à cet amendement l'article 68 du règlement.

M. Auguste Tourtaud. Il ne peut s'appliquer.

M. le président. Il s'agit d'un article additionnel prévoyant des dépenses non gagées par des recettes. L'article 68 du règlement s'applique et l'amendement est donc irrecevable.

M. Auguste Tourtaud. Ce n'est pas un article additionnel.

M. le président. C'est un article supplémentaire.

[*Articles* 34 *à* 40.]

M. le président. La commission des finances demande que les articles 34 à 40 soient réservés.

La réserve est de droit.

En conséquence, ces articles sont réservés.

[*Articles* 41 à 43.]

M. le président. « Art. 41. — L'article 25 de la loi n° 53-80 du 7 février 1953 est remplacé par les dispositions suivantes:

« Le ministre des finances et des affaires économiques est autorisé à donner par arrêté la garantie de l'Etat aux emprunts émis ou contractés par les établissements et entreprises qui contribuent à la réalisation du plan de modernisation et d'équipement de la métropole ou du plan de développement économique et social des départements et territoires d'outre-mer.

« Il pourra, en application d'une convention à passer avec cet établissement, charger le Crédit national de toute mission d'étude préalablement à l'octroi de la garantie de l'Etat ou à la modification des conditions d'une garantie déjà donnée.

« Lorsque la garantie de l'Etat sera subordonnée à une affectation hypothécaire ou à un nantissement, les actes de constitution d'hypothèque ou de nantissement, ainsi que les actes de mainlevée, seront signés pour le compte de l'Etat par le directeur général du Crédit national ou son représentant qualifié.

« La procédure d'exécution éventuelle du gage sera également effectuée pour le compte de l'Etat par le directeur général du Crédit national ou son représentant qualifié. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 41.

(*L'article 41, mis aux voix, est adopté.*)

« Art. 42. — A compter de la promulgation de la présente loi, aucune garantie nouvelle de l'Etat ne pourra plus être donnée en application de la loi du 23 mars 1941 relative au financement de la fabrication des produits nécessaires aux besoins du pays, validée et modifiée par l'ordonnance du 1er septembre 1945.

« Les arrêtés intervenus en application de la loi du 23 mars 1941 et les contrats passés conformément à son article 5 restent en vigueur; ils pourront être modifiés dans les formes prévues par ladite loi pour tout objet autre que l'augmentation du montant des capitaux garantis. » — (*Adopté.*)

« Art. 43. — La faculté donnée au Gouvernement d'accorder des lettres d'agrément en application de la loi du 12 septembre 1940, validée et modifiée par l'ordonnance du 3 mai 1945, est prorogée au delà du 31 décembre 1953.

« A dater de la publication de la présente loi, l'octroi des lettres d'agrément est subordonné, lorsque ces lettres comportent une garantie de l'Etat, à une autorisation donnée par décret pris sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques, du secrétaire d'Etat aux affaires économiques et du ministre technique intéressé, définissant les caractéristiques des opérations envisagées et l'étendue de la garantie de l'Etat. » — (*Adopté.*)

[*Article* 44.]

M. le président. « Art. 44. — Les entreprises, organismes et collectivités qui émettront en 1954 des emprunts pour l'exécution du plan de modernisation et d'équipement pourront recevoir des bonifications d'intérêt pour le service de ces emprunts; l'intérêt laissé à la charge de l'emprunteur ne saurait être inférieur à 5 p. 100, ce taux étant ramené à 4,5 p. 100 pour les emprunts des entreprises sidérurgiques. »

MM. Catoire et Dorey ont présenté un amendement tendant à compléter ces articles par les mots: « des Charbonnages de France et des houillères de bassin ».

La parole est à M. Abelin, pour soutenir l'amendement.

M. Pierre Abelin. L'article 44 prévoit que les entreprises pourront recevoir des bonifications d'intérêt pour le service des emprunts qu'elles émettront et que la part laissée à la charge de l'emprunteur ne pourra pas être inférieure à 5 p. 100, ce taux étant ramené à 4,5 p. 100 pour les emprunts des entreprises sidérurgiques.

MM. Catoire et Dorey font remarquer que cette disposition de faveur pour l'industrie sidérurgique repose sur le fait que ces entreprises sont intégrées dans le cadre de la Communauté du charbon et de l'acier. Mais en ce qui concerne les Charbonnages de France et les houillères de bassin, la situation est la même et on ne voit pas pourquoi, un régime étant pris en faveur de l'industrie sidérurgique, les charbonnages et les houillères de bassin n'auraient pas le même traitement.

J'attends sur ce point les explications de M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je suis obligé d'opposer à cet amendement l'article 48 du règlement, car il y a une augmentation de dépenses pour les bonifications d'intérêt.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. le rapporteur général. Il y a incontestablement une augmentation de dépenses. Mais je regrette que le Gouvernement prenne sur ce point une semblable position.

M. le président. Dans ces conditions, la disjonction est de droit.

En conséquence, l'amendement est disjoint.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 44.

(*L'article 44, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 45.]

M. le président. « Art. 45. — Les bonifications d'intérêt visées à l'article 44 ci-dessus pourront également être accordées aux emprunts contractés en 1954 pour le financement d'installations industrielles décentralisées agréées par le ministre de la reconstruction et du logement dans le cadre de l'aménagement national du territoire. »

Personne ne demande la parole sur l'article 45 ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 45, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 46.]

M. le président. « Art. 46. — Pour l'année 1954, les bonifications d'intérêts instituées par l'article 30 de la loi n° 49-310 du 8 mars 1949 et l'article 11 de la loi n° 51-650 du 24 mai 1951 sont applicables aux emprunts émis ou contractés, dans la limite de deux milliards de francs, par les organismes d'habitations à loyer modéré et les sociétés de crédit immobilier.

« Sont également bonifiables dans les mêmes conditions, mais sans limitation de somme, les prêts accordés à ces organismes ou sociétés en vertu de l'article 1er de la loi du 20 juillet 1895 modifié en dernier lieu par l'article 1er de la loi n° 50-736 du 24 juin 1950. »

MM. Guigen, Ballanger, Midol et Tourtaud ont présenté un amendement tendant, dans le premier alinéa de l'article 46, à remplacer les mots « dans la limite de 2 milliards de francs », par les mots « dans la limite de 10 milliards ».

La parole est à M. Tourtaud.

M. Auguste Tourtaud. Mesdames, messieurs, des bonifications d'intérêts sont accordées pour les emprunts contractés par les organismes d'habitations à loyer modéré en vue de la réalisation de toutes opérations prévues par la législation sur les habitations à loyer modéré, notamment pour la construction, les acquisitions foncières et les travaux de réparations et d'aménagement. Ces bonifications d'intérêt sont de 3,5 p. 100 pendant vingt-cinq ans et peuvent être augmentées de 1 p. 100 pendant une période de deux à dix ans.

Or, on nous demande de limiter les capitaux bonifiés à un maximum de deux milliards de francs, soit un supplément de 1.000 logements qui peuvent être construits par des apports de capitaux particuliers. En portant le maximum à dix milliards de francs, ce sont 5.000 logements supplémentaires qui pourraient être construits.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi, il est prévu que les prêts des caisses d'épargne aux organismes d'habitations à loyer modéré, bonifiés sans limitation et qui se sont élevés à environ 8 milliards de francs en 1953, seraient susceptibles d'atteindre 16 milliards en 1954, mais ce n'est nullement certain. On peut même craindre que les prêts n'atteignent pas 8 milliards en 1954, compte tenu des demandes de prêts faites de toutes parts aux caisses d'épargne qui ne disposeront pas en 1954 de plus de capitaux qu'en 1953.

C'est pourquoi nous vous demandons d'élever la limite de 2 milliards de francs au niveau de 10 milliards.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement oppose à l'amendement l'article 48 du règlement.

M. le rapporteur général. L'article 48 du règlement est applicable.

M. le président. La disjonction est de droit.

En conséquence, l'amendement de MM. Guiguen, Ballanger, Midol et Tourtaud est disjoint.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 46.

(*L'article 46, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 47.]

M. le président. « Art. 47. — Les caractéristiques des prêts attribués par l'Etat, dans le cadre de la législation sur les habitations à loyer modéré, au titre des autorisations de programmes accordées à partir de 1954, seront fixées par arrêtés du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de la reconstruction et du logement. »

M. Gaubert, rapporteur pour avis de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre, demande, au nom de cette commission, la disjonction de l'article 47.

La parole est à M. Gaubert.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* La législation des habitations à loyer modéré a toujours défini le régime des prêts spéciaux consentis aux offices et sociétés d'habitations à loyer modéré.

La loi organique du 3 septembre 1947 avait cependant fixé une limite aux dispositions financières en vigueur — le 1er janvier 1954 — de sorte qu'à partir du 1er janvier, aucune disposition concernant le financement des habitations à loyer modéré ne subsiste plus.

La commission de la reconstruction a observé que le Gouvernement ne l'ignorait pas et qu'il aurait été peut-être possible de déposer, il y a quelques mois, un projet de loi qui aurait apporté la réforme tant attendue de la législation des habitations à loyer modéré et qui en aurait fixé les conditions de financement.

On répondra sans doute aux arguments de la commission de la reconstruction que c'est au pouvoir réglementaire qu'il appartient de fixer ces conditions de financement; mais la commission de la reconstruction a pris connaissance du plan et elle a remarqué qu'on y propose de remplacer les prêts actuels, qui sont amortissables en soixante-cinq ans au taux de 2 p. 100, par des prêts à 1 p. 100, mais amortissables en trente-huit ans, ce qui apporterait des charges trop lourdes aux offices et les mettrait dans l'impossibilité de réaliser leur équilibre financier. Il faudrait, pour rétablir cet équilibre, mettre en recouvrement les centimes de garantie des collectivités locales.

Les considérations prévues au plan sont assorties des conditions suivantes: baisse du prix de la construction de 20 p. 100 — nous le souhaitons, mais nous n'y croyons guère. — et augmentation du prix des loyers de 30 p. 100.

Or, je pense qu'il n'est personne dans cette Assemblée qui considère comme possible d'augmenter de 30 p. 100 le prix des loyers sans empêcher à ce moment-là la classe ouvrière, et même les classes moyennes, d'en acquitter le montant.

Dans ces conditions, la commission de la reconstruction demande la disjonction de l'article 47 pour que le Gouvernement soit forcé, dans un très bref délai, de déposer le projet de loi qui portera réforme des conditions de financement des organismes d'habitations à loyer modéré.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. On ne peut pas accepter la disjonction de cet article, car elle reviendrait pratiquement à arrêter la construction des habitations à loyer modéré; M. le ministre de la reconstruction, qui est à mes côtés, pourrait vous le confirmer.

Je demande à M. Gaubert, représentant de la commission de la reconstruction, de ne pas insister. Il se souvient certainement de l'effort que nous avons consenti, lors de la discussion du budget de la reconstruction. Par conséquent, il connaît l'état d'esprit du Gouvernement en la matière.

M. le président. La parole est à M. Gaubert.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* J'en donne acte à M. le ministre des finances.

Cependant, je voudrais qu'il soit nettement précisé que si l'article 47 est adopté, d'une part, les dispositions réglementaires seront soumises au comité permanent du conseil supérieur des habitations à loyer modéré; d'autre part, il ne sera pas question pour l'instant de prévoir autre chose que des prêts sur quarante-cinq ans et au taux de 1 p. 100, ce qui représentera, pour les offices, une charge à peu près égale à celle résultant de l'application du système actuel des emprunts à soixante-cinq ans et au taux de 2 p. 100. Ce nouveau système de prêts ne sera pas plus lourd pour les offices, mais il apportera au Trésor un allégement très important.

La commission n'y voit que des avantages, évidemment.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. C'est bien cela.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* Il est bien précisé qu'il ne s'agit pas d'autre chose pour l'instant que des emprunts amortissables en quarante-cinq ans, au taux de 1 p. 100, au lieu d'emprunts amortissables en soixante-cinq ans, au taux de 2 p. 100, et que l'objectif du plan reste théoriquement très lointain ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Mon collègue, M. le ministre de la reconstruction et moi-même, nous vous donnerons satisfaction.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* Il est bien précisé que le comité permanent du conseil supérieur des habitations à loyer modéré sera saisi des textes ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Nous sommes d'accord.

M. André Gaubert, *rapporteur pour avis.* Dans ces conditions, je retire ma demande de disjonction.

M. le président. La demande de disjonction est retirée.

MM. Guiguen, Ballanger, Midol et Tourtaud ont déposé un amendement tendant à compléter l'article 47 par les mots suivants: « Après avis des commissions intéressées à l'Assemblée nationale ».

La parole et à M. Tourtaud.

M. Auguste Tourtaud. Je pense que, cette fois, la guillotine ne jouera pas.

L'exposé des motifs du projet de loi rappelle que le régime des prêts spéciaux prévus par les articles 1er et 2 de la loi n° 47-1686 du 3 septembre 1947 en faveur des offices et sociétés d'habitations à loyer modéré cesse d'être applicable à partir du 1er janvier 1954. De nouvelles conditions sont donc à prévoir et celles-ci pourraient, à cette occasion, être simplifiées.

Nous ne pouvons qu'être d'accord sur une simplification des conditions de prêts accordés dans le cadre de la législation sur les habitations à loyer modéré, mais il serait anormal que des dispositions nouvelles fussent prises sans que les commissions intéressées de l'Assemblée nationale fussent consultées, notamment la commission de la reconstruction et des dommages de guerre, particulièrement intéressée.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Cet amendement n'a pas d'intérêt puisque les Assemblées sont déjà représentées au conseil supérieur des habitations à loyer modéré.

C'est, d'ailleurs, une question purement réglementaire.

Je demande donc à M. Tourtaud de retirer son amendement.

M. Auguste Tourtaud. Nous estimons que notre amendement présente un intérêt. Sinon, nous ne l'aurions pas déposé.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il n'aura pour effet que d'alourdir le texte du projet.

M. le président. Monsieur Tourtaud, maintenez-vous cet amendement ?

M. Auguste Tourtaud. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Guiguen et ses collègues.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 47.

(*L'article 47, mis aux voix, est adopté.*)

[*Articles* 48 à 50.]

M. le président. « Art. 48. — Le montant maximum des emprunts que la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien est autorisée à émettre en 1954 avec la garantie de l'Etat pour la couverture de ses dépenses de premier établissement est fixé à 392 millions de francs. »

Personne ne demande la parole sur l'article 48 ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 48, mis aux voix, est adopté.*)

« Art. 49. — Le montant maximum des emprunts que la Compagnie des câbles sud-américains est autorisée à émettre en 1954 avec la garantie de l'Etat pour la couverture de ses dépenses exceptionnelles de remise en état et de développement de son réseau est fixé à 240 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Art. 50. — Le montant maximum des emprunts que l'aéroport de Paris est autorisé à émettre en 1954 avec la garantie de l'Etat pour la couverture de ses dépenses de premier établissement est fixé à 4.100 millions de francs. » — (*Adopté.*)

[*Articles* 51 à 53 *bis.*]

M. le président. « Art. 51. — Dans la limite d'un montant maximum de 90 millions de francs, le ministre des finances est autorisé à donner la garantie de l'Etat aux emprunts qui seront contractés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (O. A. C. I.) pour la construction d'un immeuble destiné à l'installation à Paris de ses services européens. Le service des intérêts de ces emprunts sera pris en charge par l'Etat. »

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement demande le rétablissement de son texte.

M. le président. Le texte proposé par le Gouvernement pour l'article 51 était ainsi conçu:

« Art. 51. — Dans la limite d'un montant maximum de 90 millions de francs, le ministre des finances est autorisé à donner la garantie de l'Etat aux emprunts qui seront contractés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (O. A. C. I.) pour l'acquisition de l'immeuble destiné à l'installation à Paris de ses services européens. Le service des intérêts de ces emprunts sera pris en charge par l'Etat. »

M. le ministre des finances et des affaires économiques. L'organisation de l'aviation civile internationale a l'intention d'acquérir l'immeuble où elle est installée. L'article 51 ne présente donc d'intérêt que si l'on remplace le mot « construction » par le mot « acquisition », comme l'indique le texte proposé par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Est-ce que l'acquisition de l'immeuble par l'O. A. C. I. priverait des familles parisiennes de logements ? En d'autres termes, est-ce que l'immeuble dont l'O. A. C. I. envisage l'acquisition est occupé actuellement par des locataires ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. L'immeuble dont l'acquisition est envisagée est déjà occupé par l'O. A. C. I.

Par conséquent, il n'y aurait aucun changement d'affectation ni d'incidence sur le logement de la population.

Il ne peut s'agir que de l'acquisition. La substitution du mot « construction » au mot « acquisition » rendrait l'article inopérant.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission laisse l'Assemblée juge.

M. le président. En conséquence, je mets aux voix l'article 51, dans la rédaction proposée par le Gouvernement.

(*L'article 51, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Art. 52. — Les dispositions de l'article 35 de la loi n° 49-1040 du 1er août 1949 sont applicables à la Compagnie nationale du Rhône. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 52.

(*L'article 52, mis aux voix, est adopté.*)

« Art. 53. — A dater du 1er janvier 1954, les annuités allouées à certaines sociétés de production et de transport d'énergie électrique en vertu de conventions passées en application des articles 120 à 123 de la loi de finances du 31 mars 1931 en vue d'alléger la charge en intérêt des emprunts contractés par ces entreprises cesseront d'être versées à ces sociétés. Cesseront à la même date les redevances versées par les organismes susvisés à titre de remboursement desdites annuités.

« Dans le cas où les annuités dont il s'agit ont été mobilisées auprès de caisses publiques, les entreprises intéressées devront se substituer à l'Etat pour assumer la charge des annuités restant à verser à ces caisses. » — (*Adopté.*)

« Art. 53 *bis*. — Les projets de répartition générale des crédits du fonds d'investissement routier sont communiqués au commissaire général du plan. Un rapport sur l'utilisation de ces crédits est présenté tous les six mois à la commission des investissements par le commissaire général du plan; ce rapport est communiqué aux commissions des finances du Parlement. » — (*Adopté.*)

M. le président. Le titre Ier étant en grande partie réservé, il serait peut-être préférable de renvoyer la suite de la discussion à la prochaine séance. (*Très bien! très bien!*)

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il vaudrait mieux poursuivre la discussion encore un moment. Nous pourrions mieux expédier le projet.

M. Pierre Meunier. Nous repoussons le terme « expédier ».

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il est parfaitement français. On dit: « expédier les affaires courantes ».

M. Georges Gosnat. En l'espèce, il ne s'agit pas d'affaires courantes.

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 5 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La commission des finances propose d'examiner les prochains textes budgétaires dans l'ordre suivant:

Demain matin, à dix heures, suite des comptes spéciaux.

Après-midi, à quinze heures et demie, et soir, à vingt et une heures, deuxième lecture de la productivité; deuxième lecture de la santé publique; éventuellement, suite des comptes spéciaux; loi de finances, la séance du soir pouvant être poursuivie au delà de minuit. (*Protestations à l'extrême gauche.*)

M. Edgar Faure, *ministre des finances et des affaires économiques.* Il faut en terminer avec la loi de finances. C'est pourquoi je demande à l'Assemblée de bien vouloir accepter une prolongation de séance demain soir, ce qui nous permettra de poursuivre nos travaux dans des conditions normales.

M. Charles Benoist. La conférence des présidents n'a pas prévu que la séance de nuit de demain pourrait se prolonger au delà de minuit.

M. le président. Si cette proposition était contraire aux décisions de la conférence des présidents, croyez bien que je ne la soumettrais pas à votre approbation.

Je consulte l'Assemblée sur la proposition de la commission des finances.

(*L'Assemblée, consultée, adopte la proposition.*)

M. Georges Gosnat. C'est un supplément de dépenses. Article 48! (*Sourires.*)

— 6 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission de la reconstruction et des dommages de guerre demande à donner son avis sur:

1° Le rapport n° 7435 sur la proposition de loi n° 7360 de M. Minjoz tendant à reporter au 1er juillet 1954 les effets du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la justice et de législation;

2° Le rapport n° 7435 sur la proposition de loi n° 7185 de M. Joseph Denais tendant à régler les problèmes soulevés par les lois régissant la propriété commerciale et les décrets de septembre 1953, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la justice et de législation;

3° Le rapport n° 7435 sur la proposition de loi n° 7141 de M. Frédéric-Dupont ayant pour objet la modification de l'article 17 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953, relatif aux rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la justice et de législation;

4° Le rapport n° 7435 sur la proposition de loi n° 7139 de M. Frédéric-Dupont ayant pour objet la modification de l'article 8 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 relatif aux rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la justice et de législation;

5° Le rapport n° 7435 sur la proposition de loi n° 7138 de M. Frédéric-Dupont ayant pour objet la modification de l'article 4 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 relatif aux rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la justice et de législation.

Conformément à l'article 27 du règlement, l'Assemblée voudra sans doute prononcer ces renvois pour avis. (*Assentiment.*)

— 7 —

DEPOT D'UNE LETTRE RECTIFICATIVE

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques une deuxième lettre rectificative au projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'exercice 1954 (n°s 7312-7394-7404).

La deuxième lettre rectificative sera imprimée sous le n° 7457, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 8 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Triboulet une proposition de loi tendant à abroger les dispositions du décret n° 53-1186 du 29 novembre 1953 portant réforme des lois d'assistance.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 7458, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la famille, de la population et de la santé publique. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Billat et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à accorder le droit de vote aux élections aux chambres d'agriculture aux jeunes agriculteurs et agricultrices âgés de vingt-et-un ans et le droit d'éligibilité à vingt-trois ans.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 7459, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Musmeaux et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à réduire de 20 p. 100: 1° les prix des produits pharmaceutiques; 2° les prix des journées d'hospitalisation.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 7463, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la famille, de la population et de la santé publique. (*Assentiment.*)

— 9 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Benard un deuxième rapport supplémentaire, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi et les lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) pour l'exercice 1954 (n°s 6767-7622-7453).

Le deuxième rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 7456 et distribué.

J'ai reçu de M. Guy La Chambre un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur l'avis donné par le Conseil de la République sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1954 (II. — Aviation civile et commerciale) (n° 7455).

Le rapport sera imprimé sous le n° 7460 et distribué.

J'ai reçu de M. Gozard un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur l'avis donné par le Conseil de la République sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques pour l'exercice 1954 (IV. — Commissariat général à la productivité) (n° 7443).

Le rapport sera imprimé sous le n° 7461 et distribué.

J'ai reçu de M. Marcel David un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur l'avis donné par le Conseil de la République sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de la santé publique et de la population pour l'exercice 1954 (n° 7444).

Le rapport sera imprimé sous le n° 7462 et distribué.

— 10 —

DEPOT D'UN AVIS TRANSMIS PAR LE CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le président du Conseil de la République, un avis sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, transports et tourisme pour l'exercice 1954 (II. — Aviation civile et commerciale).

L'avis sera imprimé sous le n° 7455, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 11 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Dimanche 13 décembre, à dix heures, première séance publique:

Vote du projet de loi n° 2683 tendant à ratifier le décret du 19 avril 1949 approuvant une délibération prise par le Grand Conseil de l'Afrique occidentale française en date du 21 janvier 1949 demandant la prorogation pour une nouvelle période de six mois, à compter du 20 avril 1949, de la suspension des droits de douane (n° 7325. — M. Francis Vals, rapporteur). (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

Vote du projet de loi n° 2686 tendant à ratifier le décret du 27 décembre 1949 approuvant une délibération prise le 28 septembre 1949 par le Grand Conseil de l'Afrique occidentale française demandant la modification du décret du 1er juin 1932 réglementant le régime des douanes dans ce territoire (n° 7330. — M. Francis Vals, rapporteur). (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

Vote du projet de loi n° 2687 tendant à ratifier la délibération du 27 mai 1949 du Grand Conseil de l'Afrique occidentale française demandant la prorogation, pour une nouvelle période de six mois, pour compter du 20 octobre 1949, de la suspension des droits de douane dans ce territoire (n° 7331. — M. Francis Vals, rapporteur). (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

Vote du projet de loi n° 2688 tendant à ratifier la délibération du 19 juillet 1949 du conseil d'administration du Cameroun, demandant la modification de l'article 90 du décret du 17 février 1921 portant réglementation du régime des douanes dans ce territoire (n° 7332. — M. Francis Vals, rapporteur). (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

Vote du projet de loi n° 2689 tendant à ratifier le décret du 27 juin 1951 rejetant une délibération prise le 17 octobre 1950 par le Grand Conseil de l'Afrique occidentale française modifiant la quotité des droits de douane sur les essences de pétrole (n° 7333. — M. Francis Vals, rapporteur). (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

Vote du projet de loi n° 2690 tendant à ratifier le décret du 5 novembre 1951 approuvant une délibération prise le 10 mai 1951 par le Grand Conseil de l'Afrique équatoriale française, demandant la modification du code des douanes en vigueur dans ce territoire (n° 7334. — M. Francis Vals, rapporteur). (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

Vote du projet de loi n° 2691 tendant à ratifier le décret du 20 juin 1949 portant approbation de la délibération de l'Assemblée représentative des Etablissements français de l'Océanie en date du 28 janvier 1949 tendant à exonérer des droits de douane dans ce territoire toutes les marchandises importées pour le compte et aux frais de l'Etat, du territoire, des collectivités publiques et de l'institut de recherches médicales d'Océanie (n° 7335. — M. Francis Vals, rapporteur). (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

Discussion des conclusions du rapport n° 7438 de la commission des immunités parlementaires sur la demande en autorisation de poursuites n° 6610 concernant M. Gernez (M. Briffod, rapporteur);

Suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1954 (n°s 7312, 7393, 7404, 7457. — M. Charles Barangé, rapporteur général);

Discussion du projet de loi de finances pour l'exercice 1954 (n°s 6748 et annexe, 7270. — M. Charles Barangé, rapporteur général);

Décision sur le conflit de compétence entre, d'une part, la commission des finances et, d'autre part, la commission des boissons, pour l'examen de la proposition de loi (n° 6838) de M. Tourné et plusieurs de ses collègues, tendant à organiser une aide financière aux petits et moyens viticulteurs de l'Hérault, du Gard, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales;

Suite de la discussion des projets de loi et des lettres rectificatives aux projets de loi relatifs au développement des crédits affectés aux dépenses des ministères pour l'exercice 1954:

Prestations familiales agricoles (n° 6775);

Suite de la discussion des projets de loi et des lettres rectificatives aux projets de loi relatifs au développement des crédits affectés aux dépenses des ministères pour l'exercice 1954;

Eventuellement, éducation nationale (*suite*) (nos 6754, 7112, 7207, 7328, 7365. — M. Simonnet, rapporteur (éducation nationale) et M. Marcel David, rapporteur (enseignement technique, jeunesse et sports);

Eventuellement, radiodiffusion-télévision française (*suite*) (nos 6774, 7037, 7389, 7395, 7405. — M. Jean-Paul Palewski, rapporteur).

A quinze heures trente minutes, deuxième séance publique:

Discussion, en deuxième lecture, des projets de loi relatifs au développement des crédits affectés aux dépenses des ministères pour l'exercice 1954:

Finances et affaires économiques (IV. — Commissariat général à la productivité) (nos 7443, 7461. — M. Gozard, rapporteur);

Santé publique et population (nos 7444, 7462. — M. Marcel David, rapporteur);

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE LE 12 DECEMBRE 1953

(Application des articles 94 et 97 du règlement.)

« Art. 94. — . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés* ».

. . . .

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois* ».

AGRICULTURE

10126. — 12 décembre 1953. — **M. Deliaune** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation anormale du personnel administratif des directions des services agricoles. Alors que dans la plupart des autres administrations les personnels ont vu intervenir leur statut particulier pris en application de la loi du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires, les agents administratifs des directions des services agricoles n'ont pas encore obtenu leur statut, alors que: un projet a été adopté par le comité technique paritaire compétent le 4 juillet 1952 et transmis avec approbation de M. le ministre de l'agriculture, le 6 novembre 1952, aux ministères intéressés (finances, budget, fonction publique). Le conseil supérieur de la fonction publique, dans sa séance du 23 décembre 1952, avait instamment recommandé l'intervention d'un statut du personnel administratif des directions des services agricoles avant le 1er juillet 1953. D'autre part, les employés et les auxiliaires de bureau des directions des services agricoles n'ont pas encore été intégrés, à la date du 1er décembre 1953, dans les emplois de sténodactylographes et de dactylographes créés en vertu des dispositions de la loi du 3 avril 1950 par le décret d'application du 25 juin 1952, alors que les examens professionnels prévus pour cette intégration ont été subis par les intéressés depuis un an. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à cette situation anormale.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

10127. — 12 décembre 1953. — **M. Wolff** attire l'attention de **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** sur la loi du 4 février 1953, créant la croix du combattant volontaire de la guerre 1939-1945. Il est stipulé, dans ce texte, que les modalités d'attribution de cette distinction seront fixées ultérieurement par décret. Or, jusqu'à ce jour le décret annoncé n'a pas encore paru. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour en hâter la publication.

10128. — 12 décembre 1953. — **M. Yacine Diallo** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** quels sont les droits à une pension d'invalidité de la loi du 31 mars 1919 dite de « veuve de guerre »: 1° de l'épouse d'un militaire de carrière de l'Union française, qui n'a pris part à aucune opération de guerre, et n'était pas en droit de prétendre à la carte du combattant, s'il est décédé d'une maladie qui a pu être rattachée aux fatigues du service; 2° de l'épouse d'un ancien soldat de l'Union française qui a pris par à la Grande Guerre, a été blessé et cité, décoré de la médaille militaire et de la Croix de guerre, mais qui, réformé à 40 p. 100 n'a pu rester dans l'armée en raison de ses blessures, et dont les causes du décès n'avaient aucune relation avec celles-ci.

BUDGET

10129. — 12 décembre 1953. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si les hôteliers, restaurateurs et débitants de boissons, tenus, aux termes de l'arrêté ministériel du 17 avril 1951, de nourrir leur personnel ou de lui verser une indemnité compensatrice, doivent incorporer cette allocation au salaire et acquitter, de ce chef, l'impôt cédulaire de 5 p. 100, ou être assujettis aux taxes sur les services, transactions, taxes locales, sous prétexte que les avantages en nature, dont la contrepartie en espèces est reversée à la caisse de l'entreprise, constitue une transaction.

10130. — 12 décembre 1953. — **M. Frédéric-Dupont** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que certains commerçants parisiens du commerce de détail des vins et boissons à emporter qui, depuis de nombreuses années, étaient imposés à la patente comme « débitants de vins au petit détail, 7e classe », se sont vus gratifiés cette année d'une patente de 4e classe comme « marchands de vins au détail vendant habituellement pour être consommés hors de chez eux, du vin au panier ou à la bouteille », étant précisé que les intéressés n'ont jamais modifié leur forme d'exploitation, qu'ils n'occupent et n'ont occupé aucun personnel, qu'il n'effectuent pas de livraisons à domicile, qu'ils ne sont pas détenteurs de registre de laissez-passer n° 3. Il lui demande quels sont les critères sur lesquels se base l'administration pour classer dans les différentes catégories de patentes les détaillants du commerce des vins et boissons à emporter, ainsi que les textes qui les légitiment.

10131. — 12 décembre 1953. — **M. Kuehn** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que, le 21 août, il a donné l'assurance aux délégués de la fédération des personnels des services publics et des services de santé Force ouvrière, qu'il n'y aurait plus de retard dans le règlement des questions intéressant les agents des communes, établissements hospitaliers et assimilés. C'est ainsi que, dans le plus bref délai, devait être apportée, notamment, une solution à la question concernant le revision d'indices pour certaines catégories de ces agents. Les difficultés devaient être examinées par une commission de travail. La délégation syndicale avait fait observer, répondant à une objection, que les revisions sur lesquelles il y avait accord des ministères de l'intérieur et de la santé publique, ne devaient placer aucun des agents intéressés dans une situation supérieure à celle des fonctionnaires de l'Etat occupant un emploi équivalent. Rien ne peut s'opposer, par conséquent, à l'approbation des projets d'arrêtés établis par les ministères de l'intérieur et de la santé publique. Il lui demande quelles sont les raisons pour lesquelles il n'a pas encore respecté ses engagements.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

10132. — 12 décembre 1953. — **M. Deliaune** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** si les élèves officiers d'active et de réserve, sortis aspirants ou sous-lieutenants de l'école Colonna-d'Ornano à Brazzaville, au cours des années 1941 et 1942, sont considérés comme Saint-Cyriens au même titre que les anciens élèves de Cherchell ou de l'école des cadets de la France libre.

10133. — 12 décembre 1953. — **M. Huel** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air)** si les officiers de réserve de l'armée de l'air, autorisés à servir en situation d'activité par contrat de deux ans, en 1937-1939, peuvent prétendre au bénéfice des dispositions prévues par la loi n° 53-1168 relative à l'entrée en compte, pour la constitution du droit à pension, des services effectifs accomplis au cours de la période allant du 1er novembre 1938 au 1er septembre 1939, par les militaires des réserves rappelés à l'activité en vertu de mesures individuelles ou collectives qui ont précédé l'ouverture des hostilités.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

10134. — 12 décembre 1953. — **M. Damette** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur deux cas qui se présentent couramment: 1° des entreprises travaillant pour l'Etat se voient infliger une amende si les travaux ne sont pas terminés dans le délai requis, alors que l'Etat lui-même n'a pas encore payé le montant desdits travaux; 2° des commerçants, des personnes physiques ou morales, à l'égard de qui l'Etat est débiteur, sont pénalisés d'une majoration de 10 p. 100 de leurs impôts, s'ils n'ont été payés à temps. Le problème posé est de savoir si une compensation peut être établie entre le montant des créances de certains contribuables et le montant de leurs impôts ou des sommes dues, étant bien entendu que la formule d'une compensation totale peut constituer une hérésie financière et paraître contraire aux grands principes d'unité budgétaire. Il lui demande, néanmoins, s'il ne serait pas possible, afin de limiter les écarts qui pourraient exister entre des créances réciproques, d'envisager une formule de compensation relative.

10135. — 12 décembre 1953. — **M. Jean-Paul Palewski** remercie **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de la réponse qu'il a bien voulu donner le 6 octobre 1953 à sa question écrite n° 8163, mais il n'en reste pas moins que la commission départementale a communiqué officiellement aux autres sociétés citées devant elle et n'ayant aucun lien juridique entre elles, l'étude *in extenso* des revenus du principal associé simple porteur de parts et non gérant; que cette communication officielle, faite en dehors de tout texte légal, est de nature à nuire audit associé dans ses rapports avec ses coassociés; qu'il importe que soit défendu à cet égard le principe du secret professionnel qui paraît avoir été violé en l'occurrence. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour prévenir le retour de tels incidents.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

10136. — 12 décembre 1953. — **M. Dellaune** expose à **M. le ministre de la reconstruction et du logement** que de nombreux agents communaux désirent accéder à la propriété dans le cadre du « Plan Courant ». En effet, les personnels des communes bénéficieraient des dispositions du décret n° 53-702 du 9 août 1953 (*J O.* du 10 août 1953) relatif à l'attribution aux fonctionnaires de prêts garantis par l'Etat, pour la construction de logement, consistant en un prêt complémentaire de 20 p. 100 s'ajoutant à celui du Crédit foncier, car ainsi que le précise l'exposé des motifs de ce décret: ...« Les fonctionnaires ne disposaient pas de ressources suffisantes pour constituer leur apport personnel et que, par ailleurs, ils ne pouvaient pas recourir à des facilités de crédits équivalentes à celles mises par les entreprises à la disposition de leurs employés ». Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour que des arrêtés ministériels fixent rapidement les modalités d'application dudit décret.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

10137. — 12 décembre 1953. — **M. Arbeltier** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si un gérant minoritaire d'une société à responsabilité limitée, recevant un salaire mensuel fixe, doit être considéré comme travailleur indépendant et cotiser, comme tel, à la caisse d'allocations familiales, ou être affilié à la caisse de sécurité sociale comme salarié.

10138. — 12 décembre 1953. — **M. Albeltier** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si une caisse primaire de sécurité sociale peut refuser l'affiliation d'un travailleur si le salaire de celui-ci est inférieur au salaire minimum régional, et si elle a le droit, pour motiver ce refus, de prétendre que l'intéressé a d'autres ressources de non salarié lui permettant de vivre plus ou moins largement.

10139. — 12 décembre 1953. — **M. Jacques Bardoux** signale à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** le cas d'un vieil homme qui, en quittant l'armée, atteint par la limite d'âge, est entré, en 1934, comme veilleur de nuit non permanent au service de la Banque de France. Il compte, à ce jour, dix-neuf ans de présence. De 1934 à 1940, il était dispensé de la retenue des assurances sociales. En 1941, il s'est soumis à la loi commune et la retenue sur ses salaires de 6 p. 100 a été effectuée jusqu'en 1948, époque où l'intéressé a atteint 65 ans. Il perçoit, pour ses sept années de versement, 4.400 F annuellement. Etant donné la modicité de cette retraite, il a demandé à verser la part qui lui incombait, sur la base de son salaire entre 1934 et 1940. La réponse a été: « trop vieux, sans aucun commentaire ». Il lui demande s'il ne pense pas qu'il est injuste de refuser à des vieux travailleurs, âgés de 70 ans, le versement de leur cotisation pour la période où la loi sur les assurances sociales ne leur était pas applicable.

10140. — 12 décembre 1953. — **M. Chatenay** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si un ouvrier, qui a travaillé successivement aux Ardoisières (régime des ouvriers mineurs), dans différentes entreprises (régime de la sécurité sociale), et, enfin, à l'Electricité de France, peut prétendre faire entrer en ligne de compte, pour le calcul de sa retraite à 55 ans, les services accomplis sous ces divers régimes.

10141. — 12 décembre 1953. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si une personne de la famille d'un chef d'entreprise, qui n'est pas rémunérée et ne travaille que dans le but d'aider son parent d'une façon intermittente, mais qui bénéficie, déjà, des allocations familiales du fait que son mari travaille, doit se faire inscrire à la caisse d'allocations familiales.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

9723 — **M. Pierre Garet** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre)**: 1° qu'une circulaire n° 4899 du 15 juin dernier interdit à partir du 1er janvier 1954, aux officiers (active et réserve), le port en tenue de cérémonie (n° 1) et de sortie (n° 2) d'effets d'un modèle autre que la tenue kaki clair créée par une instruction du 4 janvier 1952, le port des effets actuels étant toutefois autorisé jusqu'à nouvel ordre en tenue de travail (n° 3); 2° que les officiers de réserve ne sont astreints qu'à la possession d'une tenue de campagne, dont le port n'est pas admis en tenue de cérémonie et de sortie, et ne perçoivent aucune indemnité même partielle pour l'acquisition d'effets leur permettant d'assister en uniforme à des cérémonies où il y a cependant intérêt à ce que leur corps soit représenté; 3° que, pour ceux d'entre eux qui possèdent une tenue de sortie du modèle actuel (différent d'ailleurs seulement par la nuance et quelques détails de la tenue nouvelle) l'acquisition de nouveaux effets constituerait une dépense appréciable et hors de proportion avec l'utilisation courante de cette tenue; 4° qu'il serait cependant regrettable que, pour une raison d'ordre matériel, les officiers de réserve s'abstiennent de participer en uniforme ou même de prendre part d'une façon quelconque à des cérémonies militaires, particulièrement à des réunions interalliées. Il lui demande s'il ne lui paraît pas opportun d'étendre, pour les officiers de réserve, en ce qui concerne les tenues de cérémonie et de sortie, la tolérance actuellement accordée sans indication de durée pour le port, en tenue de travail, des effets réglementaires d'un modèle antérieur à celui qui est défini par l'instruction du 4 janvier 1952, les détails de la nouvelle tenue (insignes de grade, écussons de collet, etc.) pouvant être éventuellement exigés à partir du 1er janvier prochain. (*Question du 18 novembre 1953.*)

Réponse. — Les prescriptions de l'instruction n° 4899 EMA/3-I du 15 juin 1953 ne sont applicables qu'aux militaires appartenant à l'armée active. Lors des manifestations officielles auxquelles ils participent en uniforme, les officiers de réserve peuvent donc, jusqu'à nouvel ordre, porter les tenues de modèle réglementaire ancien dont ils sont actuellement détenteurs; toutefois, les effets qu'ils pourront acheter à l'avenir devront évidemment être conformes aux définitions données par l'instruction du 15 juin 1953.

9804. — **M. Pierre Montel** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre)**: 1° qu'une circulaire n° 4899 du 15 juin dernier interdit, à partir du 1er janvier 1954, aux officiers (active et réserve) le port en tenue de cérémonie (n° 1) et de sortie (n° 2) d'effets d'un modèle autre que la tenue kaki créée par une instruction du 4 janvier 1952, le port des effets actuels étant toutefois autorisé jusqu'à nouvel ordre, en tenue de travail (n° 3); 2° que les officiers de réserve ne sont astreints qu'à la possession d'une tenue de campagne, dont le port n'est pas admis en tenue de cérémonie et de sortie, et ne perçoivent aucune indemnité, même partielle, pour l'acquisition d'effets leur permettant d'assister en uniforme à des cérémonies où il y a cependant intérêt à ce que leur corps soit représenté; 3° que, pour ceux d'entre eux qui possèdent une tenue de sortie de modèle actuel (différent d'ailleurs seulement par la nuance et quelques détails de la tenue nouvelle), l'acquisition de nouveaux effets constituerait une dépense appréciable et hors de proportion avec l'utilisation courante de cette tenue; 4° qu'il serait regrettable que, pour une raison d'ordre matériel, les officiers de réserve s'abstiennent de participer à des cérémonies militaires, particulièrement à des réunions interalliées. Il lui demande s'il compte étendre pour les officiers de réserve, en ce qui concerne les tenues de cérémonie et de sortie, la tolé-

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

rance actuellement accordée, sans indication de durée pour le port, en tenue de travail, des effets réglementaires d'un modèle antérieur à celui qui est défini par l'instruction du 4 janvier 1952, les détails de la nouvelle tenue (insignes de grade, écussons de collet, etc.) pouvant être éventuellement exigés à partir du 1er janvier prochain. (*Question du 20 novembre 1953.*)

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite à la question écrite n° 9723, posée par M. Garet, publiée ci-dessus.

9805. — M. Begouin expose à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre)**: 1° qu'une circulaire n° 4899 du 15 juin dernier interdit à partir du 1er janvier 1954 aux officiers (active et réserve) le port en tenue de cérémonie (n° 1) et de sortie (n° 2) d'effets d'un modèle autre que la tenue kaki créée par une instruction du 4 janvier 1952, le port des effets actuels étant toutefois autorisé jusqu'à nouvel ordre, en tenue de travail (n° 3); 2° que les officiers de réserve ne sont astreints qu'à la possession d'une tenue de campagne, dont le port n'est pas admis en tenue de cérémonie et de sortie, et ne perçoivent aucune indemnité, même partielle, pour l'acquisition d'effets leur permettant d'assister en uniforme à des cérémonis où il y a cependant intérêt à ce que leur corps soit représenté; 3° que pour ceux d'entre eux qui possèdent une tenue de sortie du modèle actuel (différent d'ailleurs seulement par la nuance et quelques détails de la tenue nouvelle), l'acquisition de nouveaux effets constituerait une dépense appréciable et hors de proportion avec l'utilisation courante de cette tenue; 4° qu'il serait regrettable que, pour une raison d'ordre matériel, les officiers de réserve s'abstiennent de participer à des cérémonies militaires, particulièrement à des réunions interalliées. Il lui demande s'il compte étendre pour les officiers de réserve, en ce qui concerne les tenues de cérémonie et de sortie, la tolérance actuellement accordée sans indication de durée pour le port en tenue de travail des effets réglementaires d'un modèle antérieur à celui qui est défini par l'instruction du 4 janvier 1952, les détails de la nouvelle tenue (insignes de grade, écussons de collet, etc.) pouvant être éventuellement exigés à partir du 1er janvier prochain. (*Question du 20 novembre 1953.*)

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite à la question écrite n° 9723, posée par M. Garet, publiée ci-dessus.

INDUSTRIE ET COMMERCE

8876. — M. de Pierrebourg demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce**: 1° si, étant donné qu'il ressort des statistiques du ministère du travail que l'absentéisme par maladie ou accident constitue, dans le régime général de la sécurité sociale, un important facteur de ralentissement de la productivité, il a été possible ou sera possible que les administrations de l'Electricité et du Gaz de France fassent établir et publient des statistiques portant sur l'incidence de l'absentéisme sur la productivité d'une part, et, d'autre part, sur l'incidence de l'organisation de la médecine de contrôle, de la médecine du travail, des centres de diagnostics et de traitements lorsqu'ils existent, sur l'absentéisme; 2° si, étant donné que la dispersion des efforts entraîne avec une augmentation des dépenses une diminution du rendement, les administrations de l'Electricité et du Gaz de France peuvent admettre comme désirable une étroite coordination ou même une fusion de la médecine du travail E. G. F. et de la médecine de contrôle E. G. F. (le ministère du travail, de son côté, a admis récemment que les médecins-conseils des caisses de sécurité sociale pouvaient être à la fois médecins-conseils et médecins du travail du personnel des caisse). Est-il désirable, enfin, que l'action de la médecine du travail et de la médecine de contrôle soit renforcée par celle des centres de diagnostics et de traitements créés ou à créer dans un cadre départemental ou régional; 3° serait-il possible, en particulier, d'admettre que l'organisation médico-sociale optima serait celle dans laquelle la médecine de contrôle et la médecine du travail seraient jumelées ou fusionnées et confiées à des médecins spécialisés employés à temps complet, participant à la gestion des centres de diagnostics et de traitements et dont le secteur pourrait s'étendre sur un ou plusieurs départements (suivant le chiffre du personnel à desservir); de tels médecins n'agiraient-ils pas, sur la maladie et l'absentéisme, d'une façon plus efficace que les actuels médecins du travail et que les actuels médecins-conseils E. G. F. (ces derniers, pour la plupart, exerçant en clientèle). (*Question du 6 octobre 1953.*)

Réponse. — 1° Electricité de France et Gaz de France établissent des statistiques leur permettant de surveiller l'évolution des taux d'absentéisme et d'adopter les mesures susceptibles d'apporter des améliorations. Ces statistiques, dont la publication n'a pas été jugée utile puisqu'elles sont élaborées à des fins d'ordre intérieur, font ressortir que le taux d'absentéisme des services nationaux ne présente aucun caractère anormal par rapport à celui existant tant dans le secteur nationalisé que dans le secteur privé; 2° et 3° la loi n° 46-2195 du 11 octobre 1946, relative à l'organisation des services médicaux du travail, et son décret d'application n° 52-1263 du 27 novembre 1952, modifié, ont délimité le cadre dans lequel doit s'exercer la médecine du travail. Ces textes, en imposant une indépendance totale et réciproque entre la médecine du travail et la médecine de contrôle, semblent bien indiquer que la première est exercée dans l'intérêt de l'employé et la seconde dans celui de l'employeur; dès lors, la médecine du travail postule la confiance absolue du personnel qui ne pourrait être que diminuée par la confusion des attributions. En ce qui concerne la position prise par le ministère du travail et de la sécurité sociale, il convient de remarquer que les médecins-conseils des caisses chargés de la médecine du travail vis-à-vis du personnel de celles-ci, ne sont pas les médecins appelés à contrôler l'absentéisme dudit personnel. Une telle position ne donne donc pas à ces médecins, à l'égard d'une même collectivité, les fonctions de médecin-conseil et celles de médecin du travail. Le cumul, par un même praticien, des attributions du médecin du travail et du médecin de contrôle conduirait sans doute à une économie de personnel médical, mais n'entraînerait pas nécessairement une amélioration du taux d'absentéisme et, d'autre part, risquerait de transformer le caractère que la loi a voulu donner à la médecine du travail au profit du personnel. Pour conserver ce caractère, tout en évitant la dispersion des efforts, il semble nécessaire de créer une liaison permanente entre ces diverses branches de l'activité médicale. C'est dans cet esprit qu'a été formé, au sein d'Electricité de France et de Gaz de France un comité médical ne disposant pas de pouvoir hiérarchique, mais chargé de faciliter, sur un plan élevé, l'unité des conceptions.

9222. — M. Chupin expose à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** que le bassin de Lorraine a notifié à ses fournisseurs français de bois de mines l'impossibilité où il se trouve de recevoir en 1953 les quantités prévues aux contrats traités par lui avec eux et la nécessité de réduire les livraisons à la moitié du cube traité. Or, il semblerait que le bassin de Lorraine prend actuellement livraison d'une quantité importante de bois de mines en provenance de Suède, dont la livraison, qui aurait dû se faire avant juin 1953, avait été retardée par la faute des vendeurs. Ce marché, malgré qu'il comportât une clause de résiliation pour les bois non livrés au 1er juillet 1953, aurait été en juin 1953 prorogé sans modification même de prix jusqu'au 31 décembre 1953. Il demande si ces faits sont exacts et, dans l'affirmative, quelles mesures seront prises pour interdire de telles pratiques qui compromettent la vie des maisons françaises et contribuent au déficit d'exploitation des charbonnages de France. (*Question du 20 octobre 1953.*)

Réponse. — 1° Les Houillères du bassin de Lorraine ont reçu pendant le premier trimestre 1953 les dernières livraisons des marchés qui avaient été passés en France au début 1952. Les marchés traités en France par les Houillères du bassin de Lorraine au début de 1953 étaient spécifiés pour exécution du 1er avril 1953 au 1er avril 1954. L'échelonnement des livraisons négocié avec les organisations professionnelles prévoyait qu'une fraction de 30 p. 100 des contrats serait livrée au premier trimestre 1954. En septembre, après les arrêts de travail du mois d'août, il a été demandé aux fournisseurs de majorer ce pourcentage de 15 p. 100; 2° Les livraisons actuellement faites de bois de mine en provenance de Suède résultent de contrats datés du 2 juillet 1952, l'un prévoyant la livraison de 50.000 mètres cubes au bassin de Lorraine et l'autre de 28.000 mètres cubes à la régie des mines de la Sarre. Ces contrats ont été traités conformément à un arrangement commercial négocié le 20 mai 1952 avec la Suède, qui prévoyait également la contre-partie d'une livraison importante à la Suède de charbon lorrain ou sarrois. Cette contrepartie était très intéressante, en raison des difficultés d'écoulement de ce charbon sur le marché français. La nécessité de cette importation de Suède résultait de la chute considérable des stocks de bois de mine sur les carreaux des houillères:

	30 avril 1950.	30 avril 1951.	30 avril 1952.
	Mètres cubes.	Mètres cubes.	Mètres cubes.
Houillères françaises	1.598.600	1.053.500	587.000
Sarre	236.000	145.300	87.200

En avril 1952, les Houillères du bassin de Lorraine avaient moins de trois mois de réserves, et des ruptures de stock avaient failli se produire, ce qui aurait entraîné un arrêt d'extraction. La réduction des stocks résultait d'une insuffisance des livraisons de bois de mine français en 1950 et surtout en 1951 (les livraisons n'atteignant que 74 p. 100 des marchés traités). La reprise de la production française étant encore incertaine au cours des premiers mois de 1952, les mines furent contraintes de se procurer des bois étrangers, même à des prix élevés. Les tarifs étrangers (pays nordiques) ont subi une hausse très sensible depuis 1949, par suite d'achats massifs de la papeterie; le plafond des prix avait été atteint fin 1951. Les marchés suédois ont pu être passés à des prix représentant les deux tiers des tarifs maximum de 1951. Les livraisons, prévues primitivement pour être faites avant le 30 avril 1953, ont été étalées, d'un commun accord, une première fois jusqu'au 30 juin 1953 et une seconde fois jusqu'au 31 octobre 1953, à cause de l'encombrement des carreaux des mines par suite d'une reprise massive des livraisons de bois français; aucune clause d'annulation ne figurait dans l'accord et n'avait pu être invoquée. Il est probable que toute la fourniture destinée aux Houillères du bassin de Lorraine n'aura pas été effectuée pour le 31 octobre 1953 et qu'un reliquat global de 17.000 mètres cubes environ sera annulé. Par ailleurs, la Suède a effectivement importé les tonnages de charbon prévus à l'arrangement commercial.

9223. — M. Joseph Denais demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** quelle est la quantité des livraisons de courant électrique faites à Electricité de France depuis 1949 par les mines de Béthune; quelle est leur valeur; quelles sommes ont été versées, à valoir, par Electricité de France. (*Question du 20 octobre 1953.*)

Réponse. — Depuis 1949, sur la totalité de l'énergie livrée au réseau d'Electricité de France par les Houillères nationales du bassin du Nord et du Pas-de-Calais, la part qui provient des centrales relevant des mines de Béthune a été la suivante: 1949, 255 millions de kWh; 1950, 186 millions de kWh; 1951, 173 millions de kWh; 1952, 146 millions de kWh. Le prix moyen du kWh a été de: 1949, 4,07 F; 1950, 3,85 F; 1951, 4,28 F; 1952, 4,57 F.

9560. — M. Delachenal demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** si le propriétaire d'un bâtiment, qui y a établi un fonds d'épicerie et qui a loué ce fonds à une société, peut refuser de renouveler le bail à cette société, sans payer l'indemnité d'éviction en vue de faire exploiter ce fonds par un de ses fils. L'article 14 du décret du 30 septembre 1953 accorde nettement ce droit en vue de l'habitation, mais en est-il de même en vue de l'exploitation du fonds. (*Question du 6 novembre 1953.*)

Réponse. — Le décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 ne fait aucune allusion au droit, pour un propriétaire de local commercial, de refuser sans indemnité le renouvellement du bail pour exploiter lui-même ou pour faire exploiter par un membre de sa famille. Il ne prévoit une telle faculté que pour habiter ou louer à usage d'habitation. Le non-renouvellement suivi d'une nouvelle exploitation commerciale donne donc lieu à l'indemnité d'éviction prévue par l'article 8 du décret.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

9520. — M. Duquesne demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** s'il est exact: 1° qu'un salarié victime d'un accident du travail, alors qu'il avait accompli une seule journée de travail après une interruption de travail de plusieurs années pour convenances personnelles, ne peut percevoir de la caisse primaire de sécurité sociale qu'une indemnité journalière extrêmement minime, représentant la moitié du salaire de base obtenu en divisant le salaire de l'unique journée de travail par le nombre de jours ouvrables contenus, selon la périodicité des payes, dans le mois, les quatre semaines, ou les deux quinzaines qui précèdent; 2° que, sous l'empire de l'ancienne législation (loi du 9 avril 1898), l'indemnité journalière était, dans un cas semblable, environ vingt-quatre fois plus importante, étant égale à la moitié du salaire de l'unique journée de travail; 3° que cette solution plus équitable est également retenue, dans le cadre de la législation actuellement en vigueur, lorsque la victime d'un accident du travail survenu après une seule journée de travail au lieu d'avoir interrompu le travail pendant plusieurs années pour convenances personnelles, n'a jamais exercé un travail salarié. (*Question du 4 novembre 1953.*)

Réponse. — Aux termes de la réglementation en vigueur, le salaire servant de base au calcul de l'indemnité journalière due à la victime d'un accident du travail qui n'aurait pas accompli, au moment de l'accident, la totalité de la période de travail déterminée par la périodicité des payes dans l'entreprise, est reconstitué comme si la victime avait travaillé durant toute la période à prendre en considération, si elle justifie avoir dû interrompre le travail pour l'un des motifs limitativement énumérés à l'article 105 *b* du décret du 31 décembre 1946 modifié, à savoir: maladie, longue maladie, maternité, chômage total ou partiel constaté par le service administratif qualifié, fermeture de l'établissement à la disposition duquel l'intéressé est demeuré, congé non payé, à l'exclusion des absences non autorisées, services militaires ou appel sous les drapeaux. La même solution est applicable, en vertu des dispositions de l'article 105 *a* du décret susvisé, au travailleur nouvellement immatriculé, victime d'un accident du travail avant d'avoir accompli la totalité de la période de référence. Tel serait, par exemple, le cas d'un jeune travailleur occupé pour la première fois ou d'un travailleur indépendant devenu salarié depuis peu de temps. S'agissant en l'espèce d'un salarié victime d'un accident professionnel alors qu'il n'avait accompli qu'une seule journée de travail après une interruption de travail de plusieurs années pour des raisons de convenance personnelle, la question peut se poser de savoir si, en fait, l'intéressé ne devait pas être considéré comme un nouvel immatriculé après avoir cessé d'appartenir à l'assurance obligatoire. Il y aurait intérêt, afin de permettre au département ministériel d'effectuer une enquête, à ce que l'honorable député lui fit parvenir, sous le timbre: Direction générale de la sécurité sociale, 4e bureau, des précisions sur le cas particulier qui motive la question posée.

9522. — M. Minjoz demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si une personne, âgée actuellement de 67 ans, qui a travaillé comme salariée depuis avril 1938 jusqu'en 1945, date à laquelle elle a dû cesser toute activité en raison de son état de santé (établi par certificats médicaux et séjour dans une maison de santé) peut se voir privée de l'allocation aux vieux travailleurs salariés sous prétexte qu'en 1945 elle n'a pas signalé à sa caisse primaire qu'elle était obligée, en raison de son état de santé, de cesser toute activité et qu'elle n'a pas réclamé les prestations auxquelles elle avait droit. (*Question du 4 novembre 1953.*)

Réponse. — Une personne actuellement âgée de 67 ans doit, pour pouvoir prétendre à l'allocation aux vieux travailleurs salariés, conformément à l'article 2 de l'ordonnance du 2 février 1945 modifiée, justifier, notamment, avoir occupé pendant 10 ans après l'âge de 50 ans et avant le 31 décembre 1951, ou, à défaut, pendant 25 ans au cours de son existence, un emploi salarié ou assimilé, au sens de la législation sur les assurances sociales, ayant constitué sa dernière activité professionnelle. Pour la période postérieure au 31 décembre 1944, les périodes de salariat ne sont prises en considération, pendant les périodes d'assujettissement obligatoire, que si elles ont fait l'objet du versement de la double contribution des assurances sociales. D'autre part, selon l'article 1er, paragraphe 2 de l'arrêté du 2 août 1949 modifié, pris pour l'application de l'ordonnance précitée, sont assimilées à des périodes de travail, notamment les périodes de maladie ayant donné lieu au versement des cotisations forfaitaires ou ayant motivé l'attribution pour ordre de ces cotisations ou dont mention a été faite sur la fiche comptable. Ainsi, les périodes de maladie invoquées par la requérante, en 1945, pourraient être assimilées à des périodes de salariat si elles avaient été indemnisées au titre des assurances sociales et avaient pu être, de ce fait, signalées par la caisse primaire à la caisse régionale d'assurance vieillesse. Tel ne paraissant pas être le cas dans l'affaire en cause, l'organisme d'assurance vieillesse est fondé à ne pas tenir compte de ces périodes.

9523. — M. Reille-Soult expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** le cas d'un grand invalide atteint d'une cécité de 95 p. 100 et réformé en application des dispositions de l'article 19 de la loi du 14 avril 1924 pour maladie aggravée en service. L'intéressé exerce actuellement une profession de travailleur indépendant. Il lui demande s'il est assujetti au versement des cotisations dues par les travailleurs indépendants aux caisses d'allocations familiales et si une exonération spéciale n'est pas prévue en faveur de ces grands infirmes titulaires de la carte d'invalidité. (*Question du 4 novembre 1953.*)

Réponse. — Aux termes de l'article 153 du décret du 8 juin 1946, modifié par le décret du 21 avril 1948, portant règlement d'administration publique pour l'application de l'ordonnance du 4 octobre 1945 sur l'organisation de la sécurité sociale, la cotisation d'allocations familiales des employeurs et travailleurs indépendants est due par toute personne physique exerçant, même à titre accessoire, une activité professionnelle non salariée au sens de la législation sur les prestations familiales (article 1er du décret du 10 décembre 1946). Est pratiquement considérée comme telle, toute activité qui procure à celui qui l'exerce un revenu professionnel supérieur au tiers du salaire servant de base au calcul des prestations familiales. La preuve de revenus inférieurs ou égaux à cette référence peut donner lieu à une dispense de cotisation. D'autre part, l'article 24 de la loi du 22 août 1946 fixant le régime des prestations familiales prévoit en faveur des travailleurs indépendants, à l'exclusion des employeurs, deux possibilités d'exonération sur justification de certaines conditions tenant à l'âge, au nombre d'enfants élevés et au montant du revenu professionnel. Aucune disposition spéciale n'est prévue en faveur des grands infirmes.

9541. — M. Barrier expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** qu'un arrêté ministériel du 30 juin 1948 précise que les groupements mutualistes doivent bénéficier de remises de gestion équivalentes à celles allouées aux autres correspondants de la sécurité sociale chargés des mêmes attributions et des mêmes missions, mais précise, toutefois, que ces remises ne pourront être inférieures de plus de 10 p. 100, ni supérieures de plus de 10 p. 100, au prix de revient moyen du même travail dans les services correspondants non-mutualistes de la caisse primaire. Il lui demande quelles sont les limites maximum et minimum pouvant être considérées comme normales, en matière de rémunération des groupements mutualistes. (*Question du 5 novembre 1953.*)

Réponse. — L'arrêté du 30 juin 1948 a précisé que les groupements mutualistes habilités à jouer, pour le compte de la caisse primaire de sécurité sociale, le rôle de correspondants d'entreprise ou locaux, de sections locales ou de centres de payement, dans les conditions prévues à l'article 17 du règlement d'administration publique du 8 juin 1946 modifié, bénéficient de remises de gestion équivalentes à celles qui sont allouées à ces organes pour des missions et des attributions identiques. C'est le conseil d'administration de la caisse primaire qui fixe librement les remises qu'il accorde, et il jouit, en cette matière, d'un assez large pouvoir d'appréciation, contenu cependant dans des limites raisonnables, de 10 p. 100 en plus ou en moins par rapport au prix de revient moyen du même travail exécuté dans les services correspondants non-mutualistes de la caisse. Toutefois, en ce qui concerne, en particulier, les sociétés mutualistes de fonctionnaires habilitées à organiser des section locales ou à assumer le rôle de correspondants, un arrêté du 15 mai 1953 est venu introduire, pour le calcul du montant de la remise de gestion, un barème des travaux exécutés, indiquant en pourcentage l'importance de chacun d'eux dans le travail total de la liquidation complète d'un dossier de prestations. Ce barème, adopté après avis de la section permanente du conseil supérieur de la sécurité sociale, peut être considéré comme ayant une portée générale, et être étendu à toutes les sociétés mutualistes, donnant ainsi une base objective à la fixation de la rémunération des services rendus à la caisse, par référence à la fois au prix de revient moyen dans ses services et à l'importance chiffrée en un pourcentage préétabli, des travaux exécutés pour son compte.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

9542. — **M. Caillet** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si les cotisations dues par les adhérents aux caisses d'allocations vieillesse résultant de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948 sont, par application du deuxième paragraphe de l'article 1247 du code civil, payables au domicile du débiteur; et, dans la négative, quelle stipulation de la loi précitée a autorisé une dérogation audit article 1247 du code civil. (*Question du 5 novembre 1953.*)

Réponse. — Aux termes de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948: « toute personne exerçant l'une des activités professionnelles énumérées aux articles 4, 5, 6 et 7 ci-dessus, ...est tenue de verser à la caisse dont elle relève, des cotisations destinées à financer le régime des allocations de vieillesse... » Le caractère de portabilité de la cotisation résulte ainsi des termes mêmes de la loi.

9543. — **M. Caillet** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° si les régimes complémentaires de retraite créés en application de la loi n° 48-101, et fonctionnant au sein de différentes caisses de retraite vieillesse de professions libérales, lorsqu'ils prévoient plusieurs classes dont la première est seule obligatoire, ont des patrimoines distincts, faisant l'objet d'une gestion nettement séparée; 2° dans la négative, comment l'administration entendrait-elle concilier la notion d'obligation résultant du premier paragraphe de l'article 14 de la loi du 17 janvier 1948, applicable à la première classe obligatoire avec celle de liberté résultant du paragraphe 2 du même article auquel se réfèrent les autres classes complémentaires facultatives; l'administration, toujours dans la même hypothèse, a-t-elle admis la décision de certaines caisses d'attribuer des points gratuits à certaines catégories d'adhérents des caisses facultatives n° 2 et suivantes dont la charge et les risques seraient ainsi partagés par la caisse n° 1, ayant seule, au regard de la loi, un caractère obligatoire. (*Question du 5 novembre 1953.*)

Réponse. — 1° et 2° Un régime complémentaire créé en application de l'article 14, premier alinéa, de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948 est un régime obligatoire dont le patrimoine est distinct de celui du régime minimum géré par la même caisse. Certaines caisses, tenant compte du désir exprimé par leurs ressortissants, ont, dans le cadre du régime complémentaire obligatoire, prévu plusieurs classes de cotisations, laissant ainsi le choix à leurs adhérents selon leurs possibilités financières. Ce faisant, ces organismes n'ont pas dérogé aux dispositions légales, selon lesquelles: « ... des décrets peuvent fixer, en sus de la cotisation générale imposée à tous les assujettis, des cotisations complémentaires... » (art. 14, 1er alinéa, de la loi précitée du 17 janvier 1948).

9544. — **M. Mailleret-Joinville** rappelle à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que, dans une question écrite n° 4856, il attirait son attention sur le fait que la loi du 25 juillet 1952 créait une différence entre le taux minimum des majorations de pensions accordées aux invalides dont l'état nécessite l'assistance d'une tierce personne selon qu'ils relèvent du régime agricole des assurances sociales ou sont titulaires d'une rente d'accident du travail, d'une part, ou qu'ils sont assujettis au régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles, d'autre part. Dans la réponse du 18 novembre 1952, il est indiqué que M. le secrétaire d'Etat au budget s'était opposé à l'extension aux assurés sociaux du régime général de l'avantage résultant de la loi précitée, en raison des charges nouvelles qu'elle aurait imposées sans que des ressources correspondantes puissent être trouvées pour l'exercice en cours, à l'Etat ou aux collectivités publiques auxquels incombe le service des allocations prévues par la loi du 2 août 1949 qui se seraient trouvées immédiatement relevées. Il est précisé, en outre, que « la question de la modification éventuelle des textes en vigueur en vue de mettre fin à l'inégalité constatée en ce qui concerne les assurés sociaux fait actuellement l'objet d'une étude de concert avec les autres départements ministériels intéressés ». Il lui demande si cette étude a pu aboutir à un résultat positif et, dans le cas contraire, s'il ne lui paraît pas opportun de faire cesser rapidement une inégalité entre grands invalides des divers régimes qui constitue une injustice à l'égard de ceux d'entre eux qui sont exclus du bénéfice des dispositions de la loi du 25 juillet 1952. (*Question du 5 novembre 1953.*)

Réponse. — Le relèvement du taux minimum de la majoration de pension prévue en faveur des titulaires d'une pension d'invalidité accordée au titre de l'ordonnance du 19 octobre 1945, lorsque leur état nécessite l'assistance d'une tierce personne, ne peut résulter que d'une modification à l'article 56 de ladite ordonnance. Pour être proposée par le Gouvernement au Parlement, une telle mesure devrait recueillir l'approbation du ministre des finances. Celui-ci s'y est apposé jusqu'ici en raison des incidences qu'elle aurait sur les budgets d'assistance sur lesquels sont imputées les dépenses d'application de la loi du 2 août 1949. Les allocations accordées aux assistés visés par ce texte lorsque leur état nécessite l'assistance d'une tierce personne sont, en effet, fonction du taux minimum de la majoration prévue par l'article 56 (§ 3) de l'ordonnance du 19 octobre 1945. Les échanges de vues auxquels a donné lieu l'examen de cette question entre le ministère du travail et de la sécurité sociale et le ministère de la santé publique et de la population ont abouti à un projet de modification de la loi du 2 août 1949 supprimant, sur ce point, dans ce texte, toute référence à l'ordonnance du 19 octobre 1945. Si cette modification est adoptée, un projet de loi sera déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale en vue de modifier l'ordonnance du 19 octobre 1945 dans un sens tel que les assurés sociaux titulaires d'une pension d'invalidité puissent bénéficier, lorsque leur état nécessite l'assistance d'une tierce personne, d'une majoration de pension dont le minimum sera égal à celui fixé par la loi du 25 juillet 1952, en faveur des titulaires d'une rente d'accident du travail ou des invalides du régime agricole.

9546. — **M. Penoy** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** la situation actuellement faite aux salariés des entreprises publiques, semi-publiques ou privées, bénéficiaires de régimes spéciaux d'assurance maladie, avant leur affiliation au régime général de sécurité sociale, qui se trouvaient à cette époque en situation de maladie ou de longue maladie. L'ordonnance du 6 octobre 1945 dispose que les intéressés doivent être couverts par leur régime spécial, dans des conditions analogues à celles consenties par le régime général. Toutefois, aucune disposition réglementaire ne semble prévue dans le cas où le régime spécial est défaillant. Il lui demande: 1° quelles mesures seront prises pour garantir d'une manière absolue et définitive aux malades dans cette situation les soins que réclame leur état; 2° quelle sera la situation des assujettis en cas de rechute, l'employeur dont ils dépendent pouvant, pour se libérer d'une charge qu'il ne peut ou ne veut plus assumer, licencier des salariés pour insuffisance professionnelle, par exemple. (*Question du 5 novembre 1953.*)

Réponse. — 1° Le décret n° 53-1100 du 5 novembre 1953 a fixé les règles de coordination entre le régime général et les régimes spéciaux de sécurité sociale en ce qui concerne les prestations servies en cas de maladie, de longue maladie, de maternité, d'invalidité et de décès; 2° le principe posé par ce texte est que le régime responsable des prestations est celui dont l'intéressé relève soit à la date de la première constatation médicale de la maladie, de la grossesse ou de l'état d'invalidité résultant de l'usure prématurée de l'organisme, soit à la date de l'accident ou du décès s'il est subit. Il s'ensuit qu'en cas de rechute d'une affection déterminée, le régime de sécurité sociale auquel incombait, en vertu du principe ci-dessus, la charge des prestations pour cette affection, demeure responsable des prestations dues à l'occasion de la rechute même si, à ce moment, l'intéressé relève d'un autre régime de sécurité sociale.

9680. — **M. Gabriel Roucaute** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que le décret interministériel du 2 novembre 1953 qui établit le régime définitif de l'organisation de l'assurance vieillesse pour les travailleurs non salariés ne fait mention que des professions artisanales et que les commerçants et industriels, soumis au régime de la loi du 17 janvier 1948, ne semblent pas être bénéficiaires dudit décret. Il lui demande: 1° si les commerçants bénéficieront du décret du 2 novembre; 2° si des dispositions spéciales sont prévues. (*Question du 14 novembre 1953.*)

Réponse. — 1° Réponse négative; 2° le régime d'allocation vieillesse des industriels et des commerçants est établi par le décret n° 49-545 du 21 avril 1949 modifié par les décrets n°s 50-754 du 23 juin 1950; 51-751 du 13 juin 1951; 52-1291 du 1er décembre 1952 et 53-196 du 27 février 1953.

9708. — **M. Le Coutaller** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** qu'aux termes de l'article 4 du décret n° 51/98 du 26 janvier 1951 « les personnes visées à l'article 1er dudit texte pourront obtenir le remboursement de la cotisation précomptée sur leur pension, lorsqu'elles auront exercé une activité salariée les assujettissant à un autre régime de sécurité sociale », mais qu'à sa connaissance aucune disposition n'a été prise par l'arrêté du 19 novembre 1951 concernant les femmes fonctionnaires, en activité de service, titulaires d'une pension de reversion. Il lui demande si le remboursement prévu ne s'applique pas à ce cas précis, puisque les intéressés acquittent actuellement, par précompte sur leurs appointements et sur le montant de leur pension, une double cotisation au titre de la sécurité sociale. (*Question du 17 novembre 1953.*)

Réponse. — Les dispositions de l'arrêté du 19 novembre 1951 s'appliquent au cas d'une veuve de fonctionnaire titulaire d'une pension de reversion, qui est elle-même en activité de service.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

9117. — **M. Deboudt** attire l'attention de **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** sur le fait suivant: les carburants ont subi une hausse de 5 francs par litre d'essence et de 3,60 francs par litre de gas oil. Or, certains transporteurs publics arguent de cette augmentation pour faire subir une hausse inconsidérée aux tarifs de transport. Par exemple, pour un parcours aller et retour de quatorze kilomètres, le prix du ticket est augmenté de vingt francs. L'autocar transportant quarante personnes, cette augmentation entraîne un accroissement de recette de 800 francs par voyage aller et retour. Or, ce voyage nécessite l'emploi de quatre litres de gas oil, ce qui correspond à une augmentation de dépense de 14,40 francs seulement. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour remédier à cet état de choses qui porte un grave préjudice aux populations ouvrières et rurales, et qui s'oppose à la politique de baisse poursuivie par le Gouvernement. (*Question du 13 octobre 1953.*)

Réponse. — La majoration de tarifs de transports routiers signalée par M. Deboudt ne peut être justifiée par la seule augmentation du prix des carburants. Il s'agit vraisemblablement en l'espèce d'une

majoration qui a dû être expressément autorisée en vertu des dispositions de la circulaire n° 104 du 16 juillet 1953 afin de remédier à une insuffisance de tarifs restés à des taux anormalement bas parce qu'ils n'avaient subi aucune revision depuis les hausses de divers éléments du prix de revient des transports qui sont survenues au cours du second semestre de l'année 1951.

9429 — M. Barthélemy attire l'attention de **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,** sur les dangers grandissants présentés par l'existence, à Dôle, en plein quartier suburbain, du passage à niveau de la Société nationale des chemins de fer français coupant la route nationale n° 475, à la fois, par des voies de manœuvres et par des lignes en courbe parcourues par de grands express internationaux et des autorails rapides dont l'arrivée est masquée, à moins de 100 mètres, par un poste d'aiguillage. Il lui demande, en considération du lourd bilan d'accidents mortels survenus déjà, en cet endroit, quelles mesures il compte prendre : 1° pour réaliser prochainement la suppression de ce passage à niveau particulièrement dangereux; 2° pour améliorer la viabilité de la dérivation par en dessous de la route 475 actuellement impraticable, sans danger pour les piétons; 3° pour renforcer efficacement la sécurité du passage à niveau par un système de signalisation des trains et autorails survenant par la ligne en courbe de Vallorbe, masquée à très faible distance par le poste d'aiguillage. (*Question du 29 octobre* 1953.)

Réponse. — 1° Le passage à niveau dont il s'agit (n° 33 des lignes Dijon-Belfort, Dôle-Mouchard et Dôle-Aumont) ne figure pas sur le programme établi par la direction des routes pour la suppression et le remplacement par des passages supérieurs ou inférieurs des passages à niveau particulièrement fréquentés; 2° le passage inférieur situé à une distance de 50 mètres du passage à niveau n'est inondé et rendu impraticable qu'en cas de fortes pluies, fait qui se présente peu souvent. Il est un complément précieux du passage à niveau pour l'écoulement des véhicules routiers et cyclistes qui peuvent l'utiliser en toute quiétude; certains camions surélevés doivent toutefois utiliser le passage à niveau en raison de l'insuffisance de la hauteur libre sous l'ouvrage (3 m 65). Il est exact que la largeur de l'un des trottoirs qui longent la déviation de la route nationale 475 sous le passage inférieur est insuffisante (0 m 30) pour assurer le passage des piétons, mais celle du second trottoir est par contre suffisante (0 m 70). Les piétons disposent en plus d'un passage inférieur situé à 120 mètres du passage à niveau qui leur est exclusivement réservé puisque interdit aux véhicules; 3° le garde du passage à niveau 33 est averti de l'arrivée des trains qui lui est annoncée par un appareil Jousselin en liaison avec le poste d'aiguillage n° 1 de la gare de Dôle. En fait, le garde, avant d'ouvrir ses barrières, doit en demander préalablement l'autorisation au poste 1 au moyen dudit appareil. Il doit les fermer aussitôt après le passage terminé et en tout cas, au plus tard, deux minutes après la réception de l'autorisation d'ouvrir, à moins qu'il ne soit averti avant la fin de ce délai par l'appareil Jousselin de l'annonce d'une circulation, auquel cas il doit fermer immédiatement ses barrières. La sécurité au passage à niveau 33 est donc presque absolue et il ne serait pas justifié d'y remplacer, par un autre moyen, le système actuel d'annonce des trains. D'ailleurs sur les six piétons tués ou blessés à ce passage à niveau depuis 1933, l'un était atteint de surdité et les cinq autres qui n'avaient pas tenu compte des pancartes émaillées placées bien en vue rappelant aux usagers les précautions à observer dans le fonctionnement des voies ont été heurtés par un train croiseur survenant immédiatement après un train de sens opposé.

9548. — M. Marcel Noël demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:** 1° dans quelles conditions et limites est assurée, par les soins des préfets, la gestion des agents de travaux et conducteurs de chantiers des ponts et chaussées; 2° quels sont les textes réglementaires qui permettent cette délégation ministérielle; 3° dans quelles conditions et en vertu de quels textes les préfets peuvent déléguer aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées certaines attributions cependant à eux déjà déléguées par le ministre; 4° quelles sont ces attributions. (*Question du 5 novembre* 1953.)

Réponse. — De tout temps, et en particulier depuis les règlements des 10 février 1835, 20 février 1882 et 8 mai 1921, la gestion des chefs-cantonniers et cantonniers (actuellement conducteurs de chantiers et agents de travaux), a été assurée par les préfets, dans le cadre des instructions ministérielles, certaines décisions incombant toutefois aux ingénieurs en chef. Dans l'ensemble, le règlement du 22 mars 1944, actuellement applicable, a repris à cet égard les dispositions antérieurement en vigueur du règlement du 8 mai 1921. Ces dispositions sont absolument normales étant donné que les agents de ces catégories sont recrutés localement. On peut d'ailleurs considérer qu'elles confèrent aux préfets (ou aux ingénieurs en chef dans certains cas), plutôt des attributions que des délégations proprement dites. En vertu du règlement de 1944, les ingénieurs en chef sont habilités à prononcer les sanctions du premier degré, les autres décisions étant de la compétence des préfets. Le projet de statut qui doit, par application de la loi du 19 octobre 1946, remplacer le règlement de 1944 ne comportera pas d'innovations importantes en la matière: il a été adopté par la commission permanente où siègent les délégués des organisations syndicales intéressées et le comité technique paritaire de l'administration générale et du personnel. Aucun règlement général n'a fixé les conditions dans lesquelles les préfets peuvent décider que, pour certaines questions, le pouvoir de statuer sera exercé par les ingénieurs en chef.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

3e séance du samedi 12 décembre 1953.

SCRUTIN (N° 2150)

Sur l'ensemble du projet de budget des travaux publics.

Nombre des votants 618

Majorité absolue 310

Pour l'adoption 498

Contre 210

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour:

MM.
Abelin.
Ait Ali (Ahmed).
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Anthonioz.
Antier.
Apithy.
Aubame.
Aubin (Jean).
Aubry (Paul).
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Bapst.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardon (André).
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrès.
Barrier.
Barrot.
Baudry d'Asson (de).
Baylet.
Bayrou.
Beaumont (de).
Bechir Sow.
Becquet.
Begouin.
Bénard (François).
Bendjelloul.
Béné (Maurice).
Bengana (Mohamed).
Benouville (de).
Ben Tounès.
Bergasse.
Bernard.
Bessac.
Bettencourt.
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Bignon.
Billères.
Billiemaz.
Billotte.
Blachette.
Boganda.
Boisdé (Raymond).
Edouard Bonnefous.
Boscary-Monsservin.
Bourdellès.
Bouret (Henri).
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Bouvier O'Cottereau.
Bricout.
Briot.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Caillavet.
Caillet (Francis).
Caliot (Olivier).
Carlini.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cassagne.
Catoire.
Catrice.
Catroux.
Cavelier.
Cayeux (Jean).
Chaban Delmas.
Chabenat.
Chamant.
Charpentier.
Charret.
Chassaing.
Chastellain.
Chatenay.
Chevallier (Jacques).
Chevigné (de).
Christiaens.
Chupin.
Clostermann.
Cochart.
Coirre.
Colin (André), Finistère.
Colin (Yves), Aisne.
Commentry.
Condat-Mahaman.
Conombo.
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudert.
Coudray.
Couinaud.
Coulon.
Courant (Pierre).
Couston (Paul).
Crouzier.
Damette.
Dassault (Marcel).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Deboudt (Lucien).
Defos du Rau.
Degoutte.
Delachenal.
Delbez.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Deliaune.
Delmotte.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Desgranges.
Deshors.
Detœuf.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Mlle Dienesch.
Diethelm.
Dixmier.
Dorey.
Douala.
Dronne.
Ducos.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Duquesne.
Durbet.
Duveau.
Elain.
Estèbe.
Fabre.
Faggianelli.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Febvay.
Félice (de).
Félix-Tchicaya.
Ferri (Pierre).
Flandin (Jean-Michel).
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouchet.
Fouques-Duparc.
Fourcade (Jacques).
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Fredet (Maurice).
Frugier.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Gardey (Abel).
Garet (Pierre).
Garnier.
Gau.
Gaubert.
Gaulle (Pierre de).
Gaumont.
Gavini.
Genton.
Georges (Maurice).
Gilliot.
Godin.
Golvan.
Gosset.
Goubert.
Gracia (de).
Grimaud (Henri).
Grimaud (Maurice), Loire-Inférieure.
Grousseaud.
Grunitzky.
Guérard.
Gueye Abbas.
Guichard.
Guissou (Henri).
Guitton (Antoine), Vendée.
Guthmuller.
Hakiki.
Halbout.
Halleguen.
Haumesser.
Hénault.
Hettier de Boislambert
Houphouet-Boigny.
Huel.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.

Hugues (André), Seine.
Hulin.
Hutin-Desgrées.
Isorni.
Jacquet (Marc), Seine-et-Marne.
Jacquet (Michel), Loire.
Jacquinot (Louis).
Jean-Moreau, Yonne.
Joubert.
Juglas.
Jules-Julien.
July.
Kauffmann.
Kir.
Klock.
Kœnig.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Laborbe.
Labrousse.
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy).
Lacombe.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lalle.
Lanet (Joseph-Pierre), Seine.
Laniel (Joseph).
Laplace.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurens (Robert), Aveyron.
Lebon.
Lecanuet.
Lecourt.
Le Cozannet.
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre (Raymond), Ardennes.
Lefranc.
Legaret.
Legendre.
Lemaire.
Lenormand (Maurice).
Léotard (de).
Le Roy Ladurie.
Le Sciellour.
Letourneau.
Levacher.
Liautey (André).
Mme de Lipkowski.
Liquard.
Loustaunau-Lacau.
Louvel.
Lucas.
Maga (Hubert).
Magendie.
Mailhe.
Malbrant.
Mallez.
Mamadou Konaté.
Mamba Sano.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Marcellin.
Marie (André).
Martel (Louis), Haute-Savoie.
Martinaud-Déplat.
Masson (Jean).
Massot (Marcel).
Maurice-Bokanowski.
Mayer (René), Constantine.
Mazel.
Meck.
Médecin.
Méhaignerie.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mercier (Michel), Loir-et-Cher.
Michaud (Louis), Vendée.
Mignot.
Mitterrand.
Moatti.
Moisan.
Molinatti.
Mondon.
Monin.
Monsabert (de).
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre), Rhône.
Montgolfier (de).
Montjou (de).
Morève.
Morice.
Moro Giafferri (de).
Mouchet.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Naroun Amar.
Nazi-Boni.
Nigay.
Nisse.
Noe (de La).
Noël (Léon), Yonne.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Ouedraogo Mamadou.
Ould Cadi.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Palewski (Gaston), Seine.
Palewski (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Pantaloni.
Paquet.
Paternot.
Patria.
Pebellier (Eugène).
Pellerhy.
Peltre.
Perrin.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Pflimlin.
Pierrebourg (de).
Pinay.
Pinvidic.
Plantevin.
Pleven (René).
Pluchet.
Mme Poinso-Chapuis.
Prache.
Prélot.
Priou.
Pupat.
Puy.
Queuille (Henri).
Quilici.
Quinson.
Raffarin.
Raingeard.
Ramarony.
Ramonet.
Ranaivo.
Raveloson.
Raymond-Laurent.
Reille-Soult.
Renaud (Joseph), Saône-et-Loire.
Révillon (Tony).
Reynaud (Paul).
Ribère (Marcel), Alger.
Ribeyre (Paul), Ardèche.
Ritzenthaler.
Rolland.
Rousseau.
Rousselot.
Salah (Menouar).
Saïd Mohamed Cheikh.
Saint-Cyr.
Saivre (de).
Salliard du Rivault.
Samson.
Sanogo Sekou.
Sauvajon.
Savale.
Schaff.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmittlein.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Secrétain.
Senghor.
Serafini.
Sesmaisons (de).
Seynat.
Sid-Cara.
Sidi el Mokhtar.
Siefridt.
Simonnet.
Smaïl.
Solinhac.
Sou.
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soustelle.
Tailiade.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Thibault.
Thiriet.
Tinguy (de).
Tirolien.
Toublanc.
Tracol.
Tremouilhe.
Triboulet.
Turines.
Ulver.
Valabrègue.
Valle (Jules).
Vassor.
Velonjara.
Vendroux.
Verneuil.
Viatte.
Vigier.
Villard.
Villeneuve (de).
Maurice Viollette.
Wasmer.
Wolff.
Zodi Ikhia.

Ont voté contre:

MM.
Arbeltier.
Arnal.
Astier de La Vigerie (d').
Auban (Achille).
Audeguil.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barthélemy.
Bartolini.
Baurens.
Béchard (Paul).
Bêche (Emile).
Benbahmed (Mostefa).
Benoist (Charles), Seine-et-Oise.
Benoit (Alcide), Marne.
Berthet.
Besset.
Billat.
Billoux.
Binot.
Bissol.
Bonte (Florimond).
Bouhey (Jean).
Boutavant.
Boutbien.
Brahimi (Ali).
Brault.
Briffod.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Camphin.
Capdeville.
Cartier (Marcel), Drôme.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambrun (de).
Chariot (Jean).
Chausson.
Cherrier.
Coffin.
Cogniot.
Conte.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coutant (Robert).
Cristofol.
Dagain.
Darou.
Dassonville.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Demusois.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Depreux (Edouard).
Desson.
Dicko (Hamadoun).
Doutrellot.
Draveny.
Dubois.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupuy (Marc).
Durroux.
Mme Duvernois.
Mme Estachy.
Estradère.
Evrard.
Fajon (Etienne).
Faraud.
Fayet.
Florand.
Fourvel.
Mme François.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Gautier.
Gazier.
Gernez.
Giovoni.
Girard.
Gosnat.
Goudoux.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Mme Guérin (Rose).
Guiguen.
Guille.
Guislain.
Guitton (Jean), Loire-Inférieure.
Guyot (Raymond).
Henneguelle.
Jaquet (Gérard), Seine.
Jean (Léon), Hérault.
Joinville (Alfred Malleret).
Kriegel-Valrimont.
Lacoste.
Mme Laissac.
Lamarque-Cando.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lapie (Pierre-Olivier).
Le Bail.
Lecœur.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Lejeune (Max).
Mme Lempereur.
Lenormand (André).
Le Senéchal.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Linet.
Liurette.
Loustau.
Lussy Charles.
Mabrut.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André), Pas-de-Calais.
Martel (Henri), Nord.
Marty (André).
Mlle Marzin.
Maton.
Maurellet.
Mayer (Daniel), Seine.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Mercier (André), Oise.
Métayer.
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Midol.
Minjoz.
Moch (Jules).
Mollet (Guy).
Montalat.
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Mora.
Mouton.
Muller.
Musmeaux.
Naegelen (Marcel).
Nenon.
Ninine.
Nocher.
Noël (Marcel), Aube.
Notebart.
Patinaud.
Paul (Gabriel).
Penoy.
Peytel.
Pierrard.
Pineau.
Pradeau.
Prigent (Tanguy).
Mme Prin.
Pronteau.
Prot.
Provo.
Quénard.
Mme Rabaté.
Rabier.
Reeb.
Regaudie.
Renard (Adrien), Aisne.
Rey.
Rincent.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel).
Sauer.
Savary.
Schmitt (René), Manche.
Segelle.
Sibué.
Signor.
Silvandre.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Mme Sportisse.
Thamier.
Thomas (Alexandre), Côtes-du-Nord.
Thomas (Eugène), Nord.
Thorez (Maurice).
Tillon (Charles).
Titeux.
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Valentino.
Vallon (Louis).
Vals (Francis).
Védrines.
Verdier.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Véry (Emmanuel).
Villon (Pierre).
Wagner.
Yacine (Diallo).
Zunino.

N'a pas pris part au vote :

M. Ben Aly Cherif.

Excusés ou absents par congé :

MM
Cadi (Abd-el-Kader).
Daladier (Edouard).
Dommergue.
Ihuel.
Jarrosson.
Montillot.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Bouxom, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 620
Majorité absolue 311

Pour l'adoption 410
Contre 210

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 2151)

Sur l'amendement de M. Charles Benoist tendant à la suppression de l'article 30 du projet de comptes spéciaux du Trésor (Régime fiscal des territoires d'outre-mer).

Nombre des votants........................ 508

Majorité absolue........................ 255

Pour l'adoption........................ 101

Contre........................ 407

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Astier de La Vigerie (d').
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barthélemy.
Bartolini.
Benoist (Charles), Seine-et-Oise.
Benoit (Alcide), Marne.
Besset.
Billat.
Billoux.
Bissol.
Bonte (Florimond).
Boutavant.
Brault.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Camphin.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambrun (de).
Chausson.
Cherrier.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Dassonville.
Demusois.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupuy (Marc),
Mme Duvernois.
Mme Estachy.
Estradère.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fourvel.
Mme François.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Gautier.
Giovoni.
Girard.
Gosnat.
Goudoux.
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Mme Guérin (Rose).
Guiguen.
Guyot (Raymond).
Joinville (Alfred Malleret).
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lecœur.
Lenormand (André).
Linet.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André), Pas-de-Calais.
Martel (Henri), Nord.
Marty (André).
Mlle Marzin.
Maton.
Mercier (André), Oise
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Midol.
Mora.
Mouton.
Muller.
Musmeaux.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel).
Pierrard
Mme Prin.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Renard (Adrien), Aisne.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel).
Sauer.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Tillon (Charles).
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Védrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Villon (Pierre).
Zunino.

Ont voté contre:

MM.
Abelin.
Aït Ali (Ahmed).
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Anthonioz.
Antier.
Apithy.
Aubame.
Aubin (Jean).
Aubry (Paul).
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Bapst.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardon (André).
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrès
Barrier.
Barrot.
Baudry d'Asson (de).
Baylet.
Bayrou.
Beaumont (de).
Bechir Sow.
Becquet.
Begouin.
Bénard (François).
Bendjelloul.
Béné (Maurice).
Bengana (Mohamed).
Benouville (de).
Ben Tounès.
Bergasse.
Bernard.
Bessac.
Bettencourt.
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Bignon.
Billères.
Billiemaz.
Billotte.
Blachette.
Boganda.
Boisdé (Raymond).
Edouard Bonnefous.
Boscary-Monsservin.
Bourdellès.
Bouret (Henri).
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Bouvier O'Cottereau.
Bricout.
Briot.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Buron.
Caillavet.
Caillet (Francis).
Caliot (Olivier).
Carlini.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cassagne.
Catoire.
Catrice.
Catroux.
Cavelier.
Cayeux (Jean).
Chaban-Delmas.
Chabenat.
Chamant.
Charpentier.
Charret.
Chassaing.
Chastellain.
Chatenay.
Chevallier (Jacques).
Chevigné (de).
Christiaens.
Chupin.
Clostermann.
Cochart.
Coirre.
Colin (André), Finistère.
Colin (Yves), Aisne.
Commentry.
Condat-Mahaman.
Conombo
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudert.
Coudray.
Couinaud.
Coulon.
Courant (Pierre).
Couston (Paul).
Crouzier.
Damette.
Dassault (Marcel).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Deboudt (Lucien).
Defos du Rau.
Degoutte.
Delachenal.
Delbez.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Deliaune.
Delmotte.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Desgranges.
Deshors.
Detœuf.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Mlle Dienesch.
Diethelm.
Dixmier.
Dorey.
Douala.
Dronne.
Ducos.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Duquesne.
Durbet.
Duveau.
Elain.
Estèbe.
Fabre.
Faggianelli.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Febvay.
Félice (de).
Félix-Tchicaya.
Ferri (Pierre).
Flandin (Jean-Michel).
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouchet.
Fouques-Duparc
Fourcade (Jacques).
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Fredet (Maurice).
Frugier.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Gardey (Abel).
Garet (Pierre).
Garnier.
Gau.
Gaubert.
Gaulle (Pierre de).
Gaumont.
Gavini.
Genton.
Georges (Maurice).
Gilliot.
Godin
Golvan.
Gosset.
Goubert.
Gracia (de).
Grimaud (Henri).
Grimaud (Maurice), Loire-Inférieure.
Grousseaud.
Grunitzky.
Guérard.
Gueye Abbas.
Guichard.
Guissou (Henri).
Guitton (Antoine), Vendée
Guthmuller.
Hakiki
Halbout.
Halleguen.
Haumesser.
Hénault.
Hettier de Boislambert
Houphouet-Boigny.
Huel
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph André), Seine.
Hulin.
Hulin-Desgrées.
Isorni
Jacquet (Marc), Seine-et-Marne.
Jacquet (Michel), Loire.
Jacquinot (Louis).
Jean-Moreau, Yonne.
Joubert.
Juglas.
Jules-Julien.
July.
Kauffmann.
Kir.
Klock.
Kœnig.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Laborbe.
Labrousse.
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy).
Lacombe.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lalle.
Lanet (Joseph-Pierre), Seine.
Laniel (Joseph).
Laplace.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurens (Robert), Aveyron.
Lebon.
Lecanuet.
Lecourt.
Le Cozannet.
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre (Raymond), Ardennes.
Lefranc.
Legaret.
Legendre.
Lemaire.
Lenormand (Maurice).
Léotard (de).
Le Roy Ladurie.
Le Sciellour.
Letourneau.
Levacher.
Mme de Lipkowski.
Liquard.
Loustaunau-Lacau.
Louvel.
Lucas.
Maga (Hubert).
Magendie.
Mailhe.
Malbrant.
Mallez.
Mamadou Konaté.
Mamba Sano.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Marcellin.
Marie (André).
Martel (Louis), Haute-Savoie.
Martinaud-Déplat.
Masson (Jean).
Massot (Marcel).
Maurice-Bokanowski.
Mayer (René), Constantine.
Mazel.
Meck.
Médecin.
Méhaignerie.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mercier (Michel), Loir-et-Cher.
Michaud (Louis), Vendée.
Mignot.
Mitterrand.
Moatti.
Moisan.
Molinatti.
Mondon.
Monin.
Monsabert (de).
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre), Rhône
Montgolfier (de).
Montjou (de).
Morève.
Morice
Moro Giafferri (de).
Mouchet.
Moustier (de).
Moynet.
Muller (André).
Naroun Amar.
Nazi-Boni.
Nigay.
Nisse.
Noe (de La).
Noël (Léon), Yonne.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Ouedraogo Mamadou.
Ould Cadi.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Palewski (Gaston), Seine.
Palewski (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Pantaloni.
Paquet.
Paternot.
Patria.
Pebellier (Eugène).
Pelleray.
Peltre.
Penoy.
Perrin.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pflimlin
Pierrebourg (de).
Pinay.
Pinvidic.
Plantevin
Pleven (René).
Pluchet.
Mme Poinso-Chapuis.
Prache.
Prélot.
Priou.
Pupat.
Puy.
Queuille (Henri).
Quilici.
Quinson.
Raffarin.
Raingeard.
Ramarony.
Ramonet.
Ranaivo.
Raveloson.
Raymond-Laurent
Reille-Soult.
Renaud (Joseph), Saône-et-Loire.
Révillon (Tony).
Reynaud (Paul).
Ribère (Marcel), Alger.
Ribeyre (Paul), Ardèche.
Ritzenthaler.
Rolland.
Rousseau.
Rousselot.
Salah (Menouar).
Saïd Mohamed Cheikh
Saint-Cyr
Saivre (de).
Salliard du Rivault
Sanogo Sekou.
Sauvajon.
Savale.
Schaff.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.

Schmittlein.
Schneiter.
Schuman (Robert).
 Moselle.
Schumann (Maurice),
 Nord
Secrétain.
Senghor.
Serafini.
Sesmaisons (de).
Seynat.
Sid-Cara.
Sidi el Mokhtar,
Siefridt.
Simonnet.
Smail.
Solinhac.
Sou.
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soustelle.
Taillade.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Thibault.
Thiriet.
Tinguy (de).
Tirolien.
Toublanc.
Tracol.
Triboulet.
Turines.
Ulver.
Valabrègue.
Valle (Jules).
Vassor.
Velonjara.
Vendroux.
Verneuil.
Viatte.
Vigier.
Villard.
Villeneuve (de).
Maurice Viollette.
Wasmer.
Wolff.
Zodi Ikhia,

S'est abstenu volontairement :

M. Liautey (André).

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Arbeltier.
Arnal.
Auban (Achille).
Audeguil.
Baurens.
Béchard (Paul).
Bêche (Emile).
Ben Aly Cherif.
Benbahmed (Mostefa).
Berthet.
Binot.
Bouhey (Jean).
Boutbien.
Brahimi (Ali).
Briffod.
Capdeville.
Cartier (Marcel),
 Drôme.
Charlot (Jean).
Coffin.
Conte.
Coutant (Robert).
Dagain.
Darou.
David (Marcel),
 Landes.
Defferre.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Depreux (Edouard).
Desson.
Dicko (Hamadoun).
Doutrellot.
Draveny.
Dubois.
Durroux.
Evrard.
Faraud.
Florand.
Gazier.
Gernez.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Guille.
Guislain.
Guitton (Jean),
 Loire-Inférieure.
Henneguelle.
Jaquet (Gérard), Seine.
Jean (Léon), Hérault.
Lacoste.
Mme Laissac.
Lamarque-Cando.
Lapie (Pierre-Olivier).
Le Bail.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Lejeune (Max).
Mme Lempereur.
Le Sénéchal.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Liurette.
Loustau.
Lussy Charles.
Mabrut.
Maurellet.
Mayer (Daniel), Seine.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Métayer.
Meunier (Jean),
 Indre-et-Loire.
Minjoz.
Moch (Jules).
Mollet (Guy).
Montalat.
Montel (Eugène),
 Haute-Garonne.
Naegelen (Marcel).
Nenon.
Ninine.
Nocher.
Notebart.
Pineau.
Pradeau.
Prigent (Tanguy).
Provo.
Quénard.
Rabier.
Reeb.
Regaudie.
Rey.
Rincent.
Samson.
Savary.
Schmitt (René),
 Manche.
Segelle.
Sibué.
Silvandre.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Thomas (Alexandre),
 Côtes-du-Nord.
Thomas (Eugène),
 Nord.
Titeux.
Tremouilhe.
Valentino.
Vallon (Louis).
Vais (Francis).
Verdier.
Véry (Emmanuel).
Wagner.
Yacine (Diallo).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Cadi (Abd-el-Kader).
Daladier (Edouard).
Dommergue.
Ihuel.
Jarrosson.
Montillot.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Bouxom, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants	517
Majorité absolue	259
Pour l'adoption	101
Contre	416

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 2152)

Sur l'amendement de M. Charles Benoist à l'article 30 du projet de comptes spéciaux du Trésor (Les dispositions de l'article ne s'appliquent pas aux sociétés étrangères).

Nombre des votants	482
Majorité absolue	242
Pour l'adoption	101
Contre	381

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Astier de La Vigerie (d').
Ballanger (Robert),
 Seine-et-Oise.
Barthélemy.
Bartolini.
Benoist (Charles),
 Seine-et-Oise.
Benoit (Alcide), Marne.
Besset.
Billat.
Billoux.
Bissol.
Bonte (Florimond).
Boutavant.
Brault.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Camphin.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambrun (de).
Chausson.
Cherrier.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Dassonville.
Demusois.
Denis (Alphonse),
 Haute-Vienne.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupuy (Marc).
Mme Duvernois.
Mme Estachy.
Estradère.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fourvel.
Mme François.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Gautier.
Giovoni.
Girard.
Gosnat.
Goudoux.
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Mme Guérin (Rose).
Guiguen.
Guyot (Raymond).
Joinville (Alfred Malleret).
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lecœur.
Lenormand (André).
Linet.
Manceau (Robert),
 Sarthe.
Mancey (André),
 Pas-de-Calais.
Martel (Henri), Nord.
Marty (André).
Mlle Marzin.
Maton.
Mercier (André), Oise.
Meunier (Pierre),
 Côte-d'Or.
Midol.
Mora.
Mouton.
Muller.
Musmeaux.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel).
Pierrard.
Mme Prin.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Renard (Adrien),
 Aisne.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel).
Sauer.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Tillon (Charles).
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Védrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Villon (Pierre).
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Aït Ali (Ahmed).
André (Adrien),
 Vienne.
André (Pierre).
 Meurthe-et-Moselle.
Anthonioz.
Antier.
Apithy.
Aubin (Jean).
Aubry (Paul).
Aumeran.
Bacon.
Badie.
Bapst.
Barangé (Charles),
 Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardon (André).
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrès.
Barrier.
Barrot.
Baudry d'Asson (de).
Baylet.
Bayrou.
Beaumont (de).
Bechir Sow.
Becquet.
Begouin.
Bénard (François).
Bendjelloul.
Béné (Maurice).
Bengana (Mohamed).
Benouville (de).
Ben Tounès.
Bergasse.
Bernard.
Bessac.
Bettencourt.
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Bignon.
Billères.
Billiemaz.
Billotte.
Blachette.
Boganda.
Boisdé (Raymond).
Edouard Bonnefous.
Boscary-Monsservin.
Bourdellès.
Bouret (Henri).
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Bouvier O'Cottereau.
Bricout.
Briot.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Caillavet.
Caillet (Francis).
Caliot (Olivier).
Carlini.
Cartier (Gilbert),
 Seine-et-Oise.
Cassagne.
Catoire.
Catrice.
Catroux.
Cavelier.
Cayeux (Jean).
Chaban-Delmas.
Chabenat.
Chamant.
Charpentier.
Charret.
Chassaing.
Chastellain.
Chatenay.
Chevallier (Jacques).
Chevigné (de).
Christiaens.
Chupin.
Clostermann.
Cochart.
Coirre.
Colin (André),
 Finistère.
Colin (Yves), Aisne.

Commentry.
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudert.
Coudray.
Couinaud.
Coulon.
Courant (Pierre).
Couston (Paul).
Crouzier.
Damette.
Dassault (Marcel).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Deboudt (Lucien).
Defos du Rau.
Degoutte.
Delachenal.
Delbez.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Deliaune.
Delmotte.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Desgranges.
Deshors.
Detœuf.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Mlle Dienesch.
Diethelm.
Dixmier.
Dorey.
Dronne.
Ducos.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Duquesne.
Durbet.
Elain.
Estèbe.
Fabre.
Faggianelli.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Febvay.
Félice (de).
Ferri (Pierre).
Flandin (Jean-Michel).
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouchet.
Fouques-Duparc.
Fourcade (Jacques).
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Fredet (Maurice).
Frugier.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garavel
Gardey (Abel).
Garet (Pierre).
Garnier.
Gau.
Gaubert.
Gaulle (Pierre de).
Gaumont.
Gavini.
Genton.
Georges (Maurice).
Gilliot.
Godin.
Golvan.
Gosset.
Gracia (de).
Grimaud (Henri).
Grimaud (Maurice), Loire-Inférieure.
Grousseaud.
Guérard.
Guichard.
Guitton (Antoine), Vendée.
Guthmuller.
Hakiki.
Halbout.
Halleguen.
Haumesser.
Hénault.
Hettier de Boislambert.
Huel.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hutin-Desgrées.
Isorni.
Jacquet (Marc), Seine-et-Marne.
Jacquet (Michel), Loire
Jacquinot (Louis).
Jean-Moreau, Yonne.
Joubert.
Juglas.
Jules-Julien.
July.
Kauffmann.
Kir.
Klock.
Kœnig.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Laborbe.
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy).
Lacombe.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Laille.
Lanet (Joseph-Pierre), Seine.
Laniel (Joseph).
Laplace.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurens (Robert), Aveyron.
Lebon.
Lecanuet.
Lecourt.
Le Cozannet.
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre (Raymond), Ardennes.
Lefranc.
Legaret.
Legendre.
Lemaire.
Léotard (de).
Le Roy Ladurie.
Le Sciellour.
Letourneau.
Levacher.
Mme de Lipkowski.
Liquard.
Loustaunau-Lacau.
Louvel.
Lucas.
Magendie.
Mailhe.
Malbrant.
Mallez.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Marcellin.
Marie (André).
Martel (Louis), Haute-Savoie.
Martinaud-Déplat.
Masson (Jean).
Massot (Marcel).
Maurice-Bokanowski.
Mayer (René), Constantine.
Mazel.
Meck.
Médecin.
Méhaignerie.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mercier (Michel), Loir-et-Cher.
Michaud (Louis), Vendée.
Mignot.
Moatti.
Moisan.
Molinatti.
Mondon.
Monin.
Monsabert (de).
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre), Rhône.
Montgolfier (de).
Montjou (de).
Morève.
Morice.
Moro Giafferri (de).
Mouchet.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Naroun Amar.
Nigay.
Nisse.
Noe (de La).
Noël (Léon), Yonne.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Ould Cadi.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Palewski (Gaston), Seine.
Palewski (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Pantaloni.
Paquet.
Paternot.
Patria.
Pebellier (Eugène).
Pelleray.
Peltre.
Penoy.
Perrin.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pflimlin.
Pierrebourg (de).
Pinay.
Pinvidic.
Plantevin.
Pleven (René).
Pluchet.
Mme Poinso-Chapuis.
Prache.
Prélot.
Priou.
Pupat.
Puy.
Queuille (Henri).
Quilici.
Quinson.
Raffarin.
Raingeard.
Ramarony.
Ramonet.
Ranaivo.
Raymond-Laurent.
Reille-Soult.
Renaud (Joseph), Saône-et-Loire.
Révillon (Tony).
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul), Ardèche.
Ritzenthaler.
Rolland.
Rousseau.
Rousselot.
Saïah (Menouar).
Saint-Cyr.
Salvre (de).
Salliard du Rivault.
Samson.
Sanogo Sekou.
Sauvajon.
Savale.
Schaff.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmittlein.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Secrétain.
Serafini.
Sesmaisons (de).
Seynat.
Sid-Cara.
Sidi el Mokhtar.
Siefridt.
Simonnet.
Smaïl.
Solinhac.
Sou.
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soustelle.
Taillade.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Thibault.
Thiriet.
Tinguy (de).
Tirolien.
Toublanc.
Tracol.
Triboulet.
Turines.
Ulver.
Valabrègue.
Valle (Jules).
Vassor.
Vendroux.
Verneuil.
Viatte.
Vigier.
Villard.
Villeneuve (de).
Maurice Viollette.
Wasmer.
Wolff.

S'est abstenu volontairement :

M. Liautey (André).

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Arbeltier.
Arnal.
Aubame.
Auban (Achille).
Audeguil.
Aujoulat.
Babet (Raphaël).
Baurens.
Béchard (Paul).
Bêche (Emile).
Ben Aly Cherif.
Benbahmed (Mostefa).
Berthet.
Binot.
Bouhey (Jean).
Boutbien.
Brahimi (Ali).
Briffod.
Capdeville.
Cartier (Marcel), Drôme.
Charlot (Jean).
Coffin.
Condat-Mahaman.
Conombo.
Conte.
Coutant (Robert).
Dagain.
Darou
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Depreux (Edouard).
Desson.
Dicko (Hamadoun).
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Dubois.
Durroux.
Duveau.
Evrard.
Faraud.
Félix-Tchicaya.
Florand.
Gazier.
Gernez.
Goubert.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grunitzky.
Gueye Abbas.
Guille.
Guislain.
Guissou (Henri).
Guitton (Jean), Loire-Inférieure.
Henneguelle.
Houphouet-Boigny.
Jaquet (Gérard), Seine.
Jean (Léon), Hérault.
Labrousse.
Lacoste.
Mme Laissac.
Lamarque-Cando.
Lapie (Pierre-Olivier).
Le Bail.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Lejeune (Max).
Mme Lempereur.
Lenormand (Maurice).
Le Senéchal.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Liurette.
Loustau.
Lussy Charles.
Mabrut.
Maga (Hubert).
Mamadou Konaté.
Mamba Sano.
Maurellet.
Mayer (Daniel), Seine
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Métayer.
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Mollet (Guy).
Montalat.
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Naegelen (Marcel).
Nazi-Boni.
Nenon.
Ninine.
Nocher.
Notebart.
Ouedraogo Mamadou.
Pineau.
Pradeau.
Prigent (Tanguy).
Provo.
Quénard.
Rabier.
Raveloson.
Reeb.
Regaudie.
Rey.
Ribère (Marcel), Alger.
Rincent.
Saïd Mohamed Cheikh
Savary.
Schmitt (René), Manche.
Segelle.
Senghor.
Sibué.
Silvandre.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Thomas (Alexandre), Côtes-du-Nord.
Thomas (Eugène), Nord.
Titeux.
Tremouilhe.
Valentino.
Vallon (Louis).
Vais (Francis).
Velonjara.
Verdier.
Véry (Emmanuel).
Wagner.
Yacine (Diallo).
Zodi Ikhia.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Cadi (Abd-el-Kader).
Daladier (Edouard).
Dommergue.
Ihuel.
Jarrosson.
Montillot.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Bouxom, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 490
Majorité absolue 246

Pour l'adoption 101
Contre 389

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 2153)

Sur la disjonction de l'article 33 du projet de comptes spéciaux du Trésor (Indemnisation des sociétés d'assurances ayant pratiqué l'assurance accidents du travail).

Nombre des votants.............................. 550
Majorité absolue.............................. 276

Pour l'adoption.............................. 238
Contre 312

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Arbeltier.
Arnal.
Astier de la Vigerie (d')
Aubame.
Auban (Achille).
Audeguil.
Aujoulat.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barthélemy.
Bartolini.
Baurens.
Béchard (Paul).
Bêche (Emile).
Benbahmed (Mostefa).
Benoist (Charles), Seine-et-Oise.
Benoit (Alcide), Marne.
Berthet.
Besset.
Billat.
Billiemaz.
Billoux.
Binot.
Bissol.
Bonte (Florimond).
Boubey (Jean).
Bouret (Henri).
Boutavant.
Boutbien.
Brahimi (Ali).
Brault.
Briffod.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Camphin.
Capdeville.
Cartier (Marcel), Drôme.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambrun (de).
Charlot (Jean).
Chausson.
Cherrier.
Coffin.
Cogniot.
Condat-Mahaman.
Conombo.
Conte.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coutant (Robert).
Cristofol.
Dagain.
Darou.
Dassonville.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Demusois.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desson.
Dicko (Hamadoun).
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Dubois.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupuy (Marc).
Durroux.
Mme Duvernois.
Mme Estachy.
Estradère.
Evrard.
Fajon (Etienne).
Faraud.
Fayet.
Félix-Tchicaya.
Florand.
Fourvel.
Mme François.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Gau.
Gautier.
Gazier.
Gernez.
Giovoni.
Girard.
Gosnat.
Goudoux.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Grunitzky.
Mme Guérin (Rose).
Gueye Abbas.
Guiguen.
Guille.
Guislain.
Guissou (Henri).
Guitton (Jean), Loire-Inférieure.
Guyot (Raymond).
Henneguelle.
Houphouet-Boigny.
Jaquet (Gérard), Seine.
Jean (Léon), Hérault.
Joinville (Alfred Malleret).
Kriegel-Valrimont.
Lacoste.
Mme Laissac.
Lamarque-Cando.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lanet (Joseph-Pierre), Seine.
Lapie (Pierre-Olivier).
Le Bail.
Lecœur.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lejeune (Max).
Mme Lempereur.
Lenormand (André).
Lenormand (Maurice).
Le Senéchal.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Linet.
Liurette.
Loustau.
Lussy Charles.
Mabrut.
Maga (Hubert).
Mamadou Konaté.
Mamba Sano.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André), Pas-de-Calais.
Martel (Henri), Nord.
Marty (André).
Mlle Marzin.
Maton.
Maurellet.
Mayer (Daniel), Seine.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Mercier (André), Oise.
Métayer.
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Midol.
Minjoz.
Moch (Jules).
Mollet (Guy).
Montalat.
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Mora.
Mouton.
Muller.
Musmeaux.
Naegelen (Marcel).
Nazi-Boni.
Nenon.
Ninine.
Nocher.
Noël (Marcel), Aube.
Notebart.
Ouedraogo Mamadou.
Ould Cadi.
Patinaud.
Paul (Gabriel).
Pierrard.
Pineau.
Pradeau.
Prigent (Tanguy).
Mme Prin.
Pronteau.
Prot.
Provo.
Quénard.
Mme Rabaté.
Rabier.
Raveloson.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renard (Adrien), Aisne.
Rey.
Ribère (Marcel), Alger.
Rincent.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel).
Saïd Mohamed Cheikh.
Sauer.
Savary.
Schmitt (René), Manche.
Segelle.
Senghor.
Sibué.
Signor.
Silvandre.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Mme Sportisse.
Thamier.
Thomas (Alexandre), Côtes-du-Nord.
Thomas (Eugène), Nord.
Thorez (Maurice).
Tillon (Charles).
Titeux.
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Valentino.
Vallon (Louis).
Vals (Francis).
Védrines.
Verdier.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Véry (Emmanuel).
Viatte.
Villon (Pierre).
Wagner.
Yacine (Diallo).
Zodi Ikhia.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Anthonioz.
Antier.
Apithy.
Aubry (Paul).
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Barbier.
Bardon (André).
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrès.
Barrier.
Baudry d'Asson (de).
Baylet.
Bayrou.
Beaumont (de).
Bechir Sow.
Becquet.
Begouin.
Bénard (François).
Bendjelloul.
Béné (Maurice).
Bengana (Mohamed)
Benouville (de).
Ben Tounès.
Bergasse.
Bernard.
Bessac.
Bettencourt.
Bidault (Georges).
Bignon.
Billères.
Billotte.
Blachette.
Boganda.
Boisdé (Raymond).
Edouard Bonnefous.
Boscary-Monsservin.
Bourdelles.
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Bouvier O'Cottereau.
Bricout.
Briot.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Caillavet.
Caillet (Francis).
Caliot (Olivier).
Carlini.
Cassagne.
Catroux.
Cavelier.
Chaban-Delmas.
Chabenat.
Chamant.
Charpentier.
Charret.
Chassaing.
Chastellain.
Chatenay.
Chevallier (Jacques).
Chevigné (de).
Christiaens.
Chupin.
Clostermann.
Cochart.
Coirre
Colin (Yves), Aisne.
Commentry.
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudert.
Coumaud.
Coulon.
Courant (Pierre).
Crouzier.
Damette.
Dassault (Marcel).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Deboudt (Lucien).
Degoutte.
Delachenal.
Delbez.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Deliaune.
Denais (Joseph).
Desgranges.
Deshors.
Detœuf.
Devinat.
Dezarnaulds.
Diethelm.
Dixmier.
Dronne.
Ducos.
Durbet.
Duveau.
Estèbe.
Fabre
Faggianelli.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Febvay.
Félice (de).
Ferri (Pierre).
Flandin (Jean-Michel).
Forcinal.
Fouchet.
Fouques-Duparc.
Fourcade (Jacques).
Frédéric-Dupont.
Fredet (Maurice).
Frugier.
Furaud.
Gaborit.
Gaillard.
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Gardey (Abel).
Garet (Pierre).
Garnier.
Gaubert.
Gaulle (Pierre de).
Gaumont.
Gavini.
Genton.
Georges (Maurice).
Gilliot.
Godin.
Golvan.
Goubert.
Gracia (de).
Grimaud (Maurice), Loire-Inférieure.
Grousseaud.
Guérard.
Guichard.
Guitton (Antoine), Vendée.
Guthmuller.
Hakiki.
Halleguen.
Haumesser.
Hénault.
Hettier de Boislambert.
Huel
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (André), Seine.
Isorni.
Jacquet (Marc), Seine-et-Marne.
Jacquet (Michel), Loire.
Jacquinot (Louis).
Jean-Moreau, Yonne.
Joubert.
Juglas.
Jules-Julien.
July.
Kauffmann.
Kir.
Kœnig.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Laborbe.
Labrousse.
La Chambre (Guy).
Lacombe.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lalle.
Laniel (Joseph).
Laplace.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurens (Robert), Aveyron.
Lebon.
Le Cozannet.
Lefèvre (Raymond), Ardennes.
Lefranc.
Legaret.
Legendre.
Lemaire.
Léotard (de).
Le Roy Ladurie.
Levacher.
Mme de Lipkowski.
Liquard.
Loustaunau-Lacau.
Louvel.
Magendie.
Mailhe.
Malbrant.
Mallez.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Marcellin.
Marie (André).
Martinaud-Déplat.
Masson (Jean).
Massot (Marcel).
Maurice-Bokanowski.
Mayer (René), Constantine.
Mazel.
Médecin.
Mendès-France.
Mercier (Michel), Loir-et-Cher.
Mignot.
Moatti.
Molinatti.
Mondon.
Monin.
Monsabert (de).
Montel (Pierre), Rhône.
Montgolfier (de).
Montjou (de).
Morève.
Morice.
Moro Giafferri (de).
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).

Naroun Amar.
Nigay.
Nisse.
Noe (de la).
Noël (Léon), Yonne.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Palewski (Gaston), Seine.
Palewski (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Pantaloni.
Paquet.
Paternot.
Patria.
Pebellier (Eugène).
Pelleray.
Peltre.
Perrin.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pierrebourg (de).
Pinay.
Pinvidic.
Plantevin.
Pleven (René).
Pluchet.
Prache.
Prélot.
Priou.
Pupat.
Puy.
Queuille (Henri).
Quilici.
Quinson.
Raffarin.
Raingeard.
Ramarony.
Ramonet.
Renaud (Joseph), Saône-et-Loire.
Révillon (Tony).
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul), Ardèche.
Ritzenthaler.
Rolland.
Rousseau.
Rousselot.
Salah (Menouar).
Saint-Cyr.
Saivre (de).
Salliard du Rivault.
Samson.
Savale.
Schmittlein.
Schneiter.
Schumann (Maurice), Nord.
Secrétain.
Serafini.
Sesmaisons (de).
Seynat.
Sid-Cara.
Sidi el Mokhtar.
Smaïl.
Sou.
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soustelle.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Thibault.
Thiriet.
Tirolien.
Toublanc.
Tracol.
Triboulet.
Turines.
Ulver.
Vaiabrègue.
Valle (Jules).
Vassor.
Vendroux.
Verneuil.
Vigier.
Villard.
Villeneuve (de).
Maurice Viollette.
Wolff.

S'est abstenu volontairement :

M. Liautey (André).

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aït Ali (Ahmed).
Aubin (Jean).
Bapst.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barrot.
Ben Aly Cherif.
Bichet (Robert).
Buron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Colin (André), Finistère.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coudray.
Couston (Paul).
Defos du Rau.
Delmotte.
Devemy.
Mlle Dienesch.
Dorey.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Duquesne.
Elain.
Fonlupt-Esperaber.
Fouyet.
Gabelle.
Gosset.
Grimaud (Henri).
Halbout.
Hulin.
Hutin-Desgrées.
Klock.
Lacaze (Henri).
Lecanuet.
Lecourt.
Le Sciellour.
Letourneau.
Lucas.
Martel (Louis), Haute-Savoie.
Meck.
Méhaignerie.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Michaud (Louis), Vendée.
Mitterrand.
Moisan.
Monteil (André), Finistère.
Mouchet.
Penoy.
Pflimlin.
Mme Poinso-Chapuis.
Ranaivo.
Raymond-Laurent.
Sanogo Sekou.
Sauvajon.
Schaff.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schuman (Robert), Moselle.
Siefridt.
Simonnet.
Solinhac.
Taillade.
Tinguy (de).
Tremouilhe.
Velonjara.
Wasmer.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Cadi (Abd-el-Kader).
Daladier (Edouard).
Dommergue.
Ihuel.
Jarrosson.
Montillot.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Bouxom, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants	557
Majorité absolue	279
Pour l'adoption	240
Contre	317

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectification

au compte rendu in extenso *de la deuxième séance du 6 décembre 1953.*

(*Journal officiel* du 7 décembre 1953.)

Dans le scrutin (n° 2103) sur l'amendement de Mme Sportisse au chapitre 4153 du budget de l'intérieur (subvention en faveur de l'Algérie) :

MM. Blachette, Chevallier, Paternot, Marcel Ribère et Fouques-Duparc, portés comme ayant voté « contre », déclarent avoir voulu « s'abstenir ».

Ce numéro comporte le compte rendu des trois séances du samedi 12 décembre 1953.

1re séance : page **6553**. — 2e séance : page **6577**. — 3e séance : page **6604**.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.